loco revue

3/82 MENSUEL

NOUVEAUTES 82

La photogravure du laiton

Test: la BB 63998 Roco au 1/160

La maitrise du HOm

M 1821 - 436 - 20,00 F ttc

436

lr

La première revue française de modélisme ferroviaire, fondée en 1937 par Jean-Edmond FOURNEREAU.

Mensuel publié par les Editions

LOCO-REVUE
Le Sablen, 56400 AURAY
Tél. (97) 24.01.65

N° CPPP 59722
N° Siren 866 401 821 000 16

Directeur de la publication
J.L. Fournereau

Diffusion/Publicité
F. Fournereau

Rédacteur en chef
J.L. Fournereau

Secrétaire général
F.L. Marx

Equipe de rédaction
J.H. Lavie (chef de rubrique)
J.P. Quatresous (rédaction);
R. Le Guellec (dessins);
J.Y. Mahéas (mise en page)
M. Ruelle (composition)

Avec la collaboration de
P. Chenevez; J. Chevassus; J.F. Couedou; M. Grannec; X. Jacquet; J.C.; M. Le Guay; J.P. Guimbert; A. Lelu; Y.Mercier; J. Leplat; P. Pichon.

Correspondants à Paris
C. Lamming; A. Colombet

Loco-Revue, parution mensuelle sauf août.

En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.

ABONNEMENTS
Un an - 11 numéros
France : **158,- F T.T.C.**
Etranger : **192,- F H.T.**

Changement d'adresse
Prière de joindre la dernière étiquette et deux timbres à 7,00 F.

C.C.P. 2081-39 Paris
000-0600032-87 Bruxelles
Référence bancaire : BNP Auray

Tous droits de reproduction réservés.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus..

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Imp. Châtelaudren 22170

Dépôt légal à la date de parution

N° I.S.S.N. en cours

loco revue

pour les modélistes et amateurs de chemins de fer

3/82

104 pages !

46e année
Tirage : 28 000 ex.

reportage
206 **Nuremberg 82**

réseaux modèles
229 **quand J. Boussac vient passer une soirée chez C. Vallée**

le décor du réseau
196 **construction en carton du B.V. de Villers-Cotterets en N (2)**

test
223 **pour de belles rames modernes au 1/160 : UIC Dynam - oui, VTU du Herz - hum !**
235 **BB 63998 Roco : le diesel à tout faire en N**

modélisme
201 **la photogravure chimique du laiton (2)**

fiches documentaires
221 **S.N.C.F. - couverts 21 87 238 0000.7 à 0498-3 Hbfs 50 2**

vapeur vive
240 **série d'initiation, le châssis** *(suite)*

model shopping
254 **AD outillage, Baby Train, Comptoir de Provence (outillage), Europolitrains, Faller, Fleischmann, G.C. Ramond, Lima, Pola, Roco, Trix**

divers
nouvelles brèves (p. 204), librairie (p. 205), manifestations (p. 220), questions et propos (p. 239), petites annonces (p. 259), à travers les clubs : liste annuelle *(suite)* **(p. 264), flash Salon de Paris (p. 258).**

NOTRE COUVERTURE :

Savourez cette rame du P.O.C. entièrement due à Jacques Boussac (030 Piguet en bronze moulé, wagons en carton et châssis utilisant des pièces de récupération TT ou fabriquées) s'intégrant parfaitement dans le décor de Christian Vallée (reportage page 229).

Photo : C. Lamming.

sommaire

DIMENSIONS COMPAREES			
BB 63 998	Réelle	1/160	Roco
Longueur hors tampons	14680	91,7	91,7
Longueur du châssis	13500	84,4	84,4
Largeur du châssis	2800	17,5	18,8
Hauteur du rail à la toiture	3980	24,9	25,0
Entraxe des pivots de bogies	7500	46,9	46,9
Empattement des bogies	2600	16,2	16,2
Diamètre des roues	1050	6,6	6,4
Distance dos à dos des flancs de roues		mini 7,4	7,5
Hauteur des boudins	NEM 310	0,5/0,6	0,5
Epaisseur des boudins		maxi 0,9	0,6

63000 Roco, sur le plan fidélité ! Nous ne critiquerons pas la largeur exagérée du modèle : c'est un défaut compréhensible, dans la gamme de prix considérée, puisque les techniciens de Salzburg voulaient impérativement utiliser la mécanique standard «N» de la firme, qu'il a bien fallu «caser» ! Mais c'est aussi un défaut visible pour qui connaît bien ce type de machines en réalité. Les autres cotes du modèle sont fort heureusement exactes. Nous ne critiquerons pas non plus les mains courantes latérales et frontales en plastique souple qui manquent de finesse : plus que le prix de revient - qui a dû intervenir ici aussi - c'est la robustesse à l'usage qui a déterminé, très certainement, le choix de cette matière incassable et elle remplit là, parfaitement son rôle. Non, ce qui nous gêne sur cette 63000 Roco, par ailleurs esthétiquement réussie, ce sont ses trompes sonores et ses projecteurs frontaux qui sont tout simplement «monstrueux» à l'échelle. Comment, au nom d'un prétendu réalisme de l'éclairage dit «fonctionnel», peut-on réaliser des choses aussi grossières que ces tuyaux (une forme qui n'a aucun rapport avec celle des projecteurs réels !) énormes qui barrent les plates-formes frontales depuis la face verticale des capots ? Et pour laisser passer ces appendices disgracieux, les traverses de chocs ont dû adopter des découpes peu orthodoxes... Le mal n'est heureusement pas irrémédiable (les trompes ne sont d'ailleurs qu'encliquetées sur la toiture). Et puisque l'on parle de pièces ajoutées, signalons que - une fois n'est pas coutume ! - le boîtier de la 63000 Roco en N ne comprend pas de grappe de pièces de surdétaillage. Ce n'était guère utile à un modèle suffisamment détaillé pour une production de cette catégorie.

Une DECORATION TRES CORRECTE

La décoration de la 63000 Roco est conforme à ce que l'on est en droit d'attendre d'un modèle de cette catégorie : teinte vert celtique, bandes de visibilité et traverses de chocs jaune jonquille fidèles, numéros BD 63998 et plaques d'inscriptions latérales finement reproduits dans leurs coloris spécifiques, tout comme les plaques de constructeur, l'indication de la tare et des poids-freins. Quelques inscriptions absentes mais pas de lacune grave.

MOTEUR 5 POLES : une RARETE en N !

La BB 63998 Roco est équipée du micro-moteur 5 pôles cher à la marque. Notez au passage que la formule «5 pôles» n'est pas très développée en N, on se demande bien pourquoi... La chaîne cinématique fait appel aux ressorts spirale et aux arbres à cardan déjà utilisés pour les locomotives diesel allemande et belge réalisées par la firme, mais le volant d'inertie n'a pas été retenu pour cette 63000.

Tous les essieux sont entraînés (c'est une «vraie» BB !) et captent le courant. Les deux roues de l'essieu de tête côté petit capot ont été bandagées. L'éclairage est fonctionnel, mais... ne remuons pas le fer dans la plaie !

Une 63000 «M.G.V.» : MANOEUVRE à GRANDE VITESSE

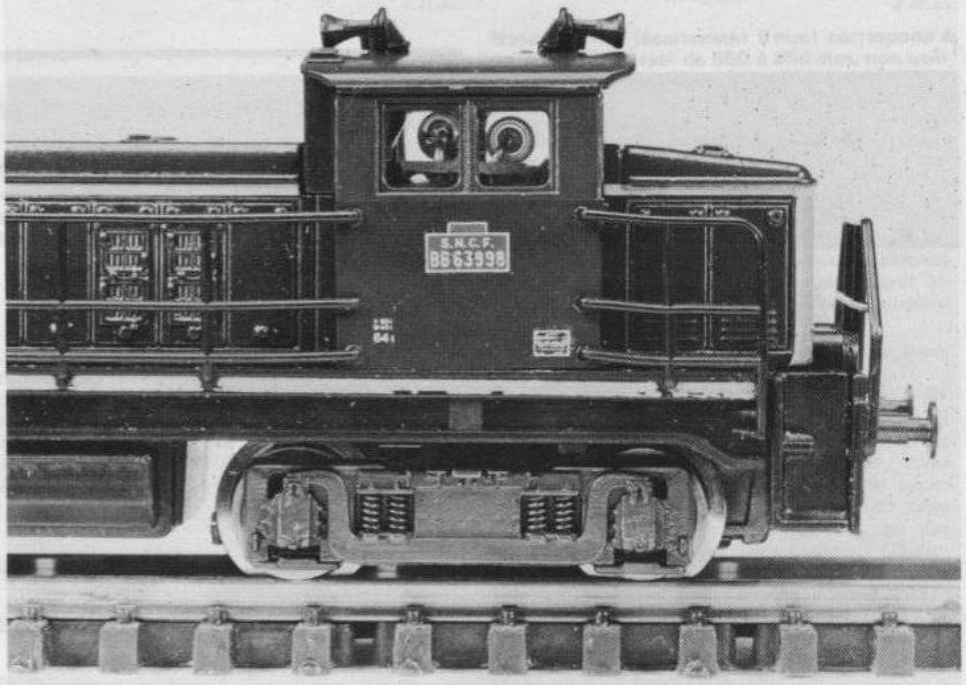
295 km/h de vitesse maximale h.l.p. à l'échelle 1/160 pour cette 63000 aussi douée pour la vitesse qu'un TGV ! Trop rapide et trop brutal : voilà les deux reproches que l'on peut faire à ce modèle Roco (4).

Le décollage est «énergique» à un point tel que les attelages - qui sont facilement interchangeables avec des coupleurs courts Roco - sortent de leur logement avec une déconcertante facilité; en service de manœuvre, replacer constamment ces

(4) Précisons que deux BB 63000 Roco ont participé aux essais; l'une, provenant du service de presse de l'importateur Faller-France, l'autre ayant été acquise chez un revendeur spécialisé. Les différences dans les résultats obtenus étaient infimes.

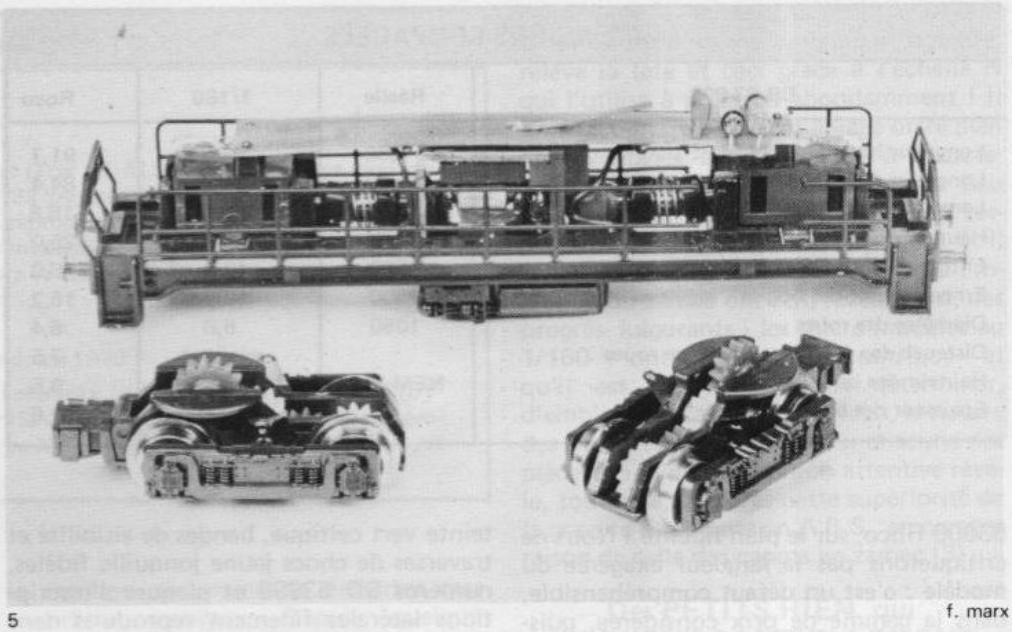
4. Fortement agrandi sur le cliché, le modèle Roco présente quelques imperfections qui ne sont pas visibles en réalité.

4 f. marx



attelages est agaçant et l'on court le risque de perdre le micro-ressort de rappel. Nous n'avons pu obtenir une vitesse minimale inférieure à 14 km/h; la souplesse n'est pas la qualité principale de cette BB 63998; attention en refoulant les rames... D'une manière générale, il est préférable de ne pas dépasser 8 V en service; une tension plus élevée entraîne en charge des patinages (l'essieu bandagé déraille facilement lorsqu'il se trouve en arrière) et la transmission par ressorts et cardans manifeste son mécontentement par des craquements inquiétants (rassurez-vous, les risques de pannes sont minimes !).

Par rapport aux possibilités de traction des 63000 réelles, le modèle Roco en N dispose d'une puissance moyenne. Il n'apprécie pas tellement les fortes rampes; dommage pour une machine de butte...



5 f. marx

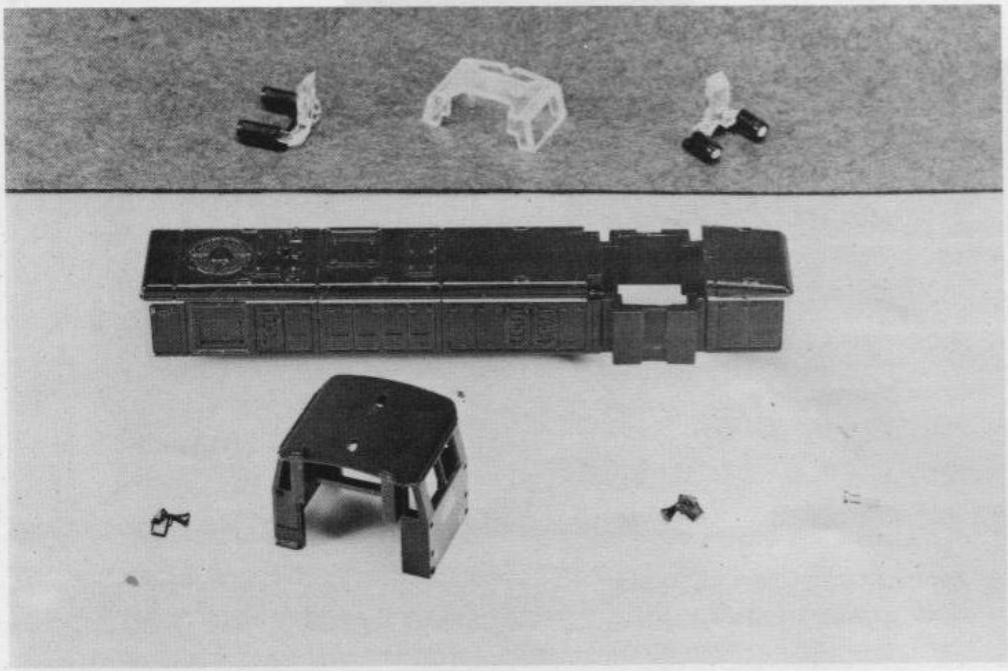
BULLETIN D'ESSAI AU BANC DYNAMOMETRIQUE

Marche HLP		Marche en charge	
Démarrage	sous 4,9 V/200 mA	Courant absorbé maxi	320 mA
Vitesse mini	14 km/h sous 3,9 V/180 mA	Effort au crochet sous 8 V à 30 km/h	15 cN
Vitesse maxi	295 km/h sous 12 V/300 mA	Puissance au crochet sous 8 V à 80 km/h	0,014 W
Masse de l'engin	65 g	Meilleur rendement (obtenu à 80 km/h)	0,63 %

CHARGE DES TRAINS SOUS 8 V

Profil	Vitesse correspondante	Nbre de wagons à 2 essieux	Nbre de wagons à bogies
Palier en traction	30 km/h	30	21
—	80 km/h	20	14
Rampe 20°/oo en traction	60 km/h	11	9
Rampe 40°/oo en traction	30 km/h	11	8
Rampe 40°/oo au refoulement	30 km/h	16	11
Palier en traction 2 locos en UM	80 km/h	38	27
Rampe 40°/oo en traction 2 locos en UM	30 km/h	25	17

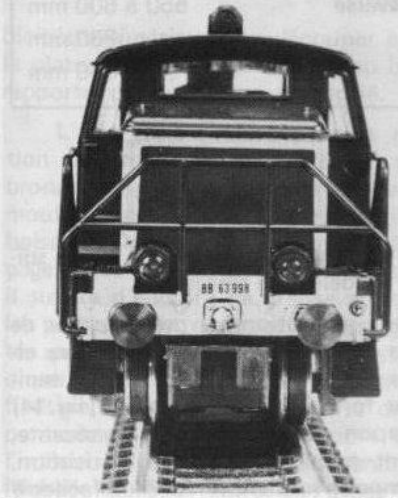
6 f. marx



5. L'infrastructure du modèle Roco : robuste châssis en zamac doublé par une plaque de plomb formant lest, tampons métalliques, mains courantes latérales et frontales en plastique demi-souple, ensemble bogies en résine thermoplastique genre A.B.S. Au centre du châssis, le micro-moteur 5 pôles encadré par deux transmissions primaires à ressort spirale et arbre à cardan entraînant chacune un bogie par l'intermédiaire d'une vis sans fin ; la transmission secondaire est assurée, sur les bogies, par un train d'engrenages parallèles. Le châssis-moteur est coiffé par un circuit imprimé portant les liaisons électriques et les ampoules d'éclairage. A noter que les bogies sont simplement encliquetés.
6. La superstructure du modèle Roco : capots et cadre-support de la cabine en zamac, cabine en polystyrène, vitrage plastique et conduits de lumière en lucite des signaux d'extrémités. Le levage s'effectue aisément après dépose de 2 micro-vis situées sous le châssis.
7. Vue de face, la BB 63998 Roco montre son mauvais visage : projecteurs hors échelle, traverses de chocs fantaisistes et... tampons ronds au lieu de rectangulaires !

FICHE PRATIQUE

Caisse : sandwich zamac/polystyrène
Châssis : zamac (bogies A.B.S.)
Moteur : 5 pôles cylindrique
Transmission : (BB) ressorts spirale et arbres à cardans
Respect des cotes : très bon
NEM : oui
Attelages : N normalisé
Décoration : exacte
Effort de traction à vitesse maxi : 10 cN
Possibilité de circulation : SNCF 1953/82
Référence : 02152 A
Prix : environ 275,00 F



7 f. marx

Puisque la firme autrichienne a choisi de reproduire la BB 63998 - locomotive appartenant à une sous-série couplable en UM -, nous avons attelé les deux modèles en notre possession. Non seulement l'effort de traction est alors presque doublé, mais la marche des deux machines couplées gagne sensiblement en souplesse.

En fait, un MODELE de BONNE FACTURE pour une MEILLEURE IMAGE de MARQUE du N ROCO

Notre sévérité à l'égard de la BB 63998 Roco au 1/160 est à la mesure de ses ambitions. **Modèle** que l'on peut classer dans la catégorie **«grand public»**, promis à une très large diffusion de par l'omniprésence de son grand prototype sur le réseau français au cours des 30 dernières années, son arrivée sur le marché était particulièrement attendue.

De **bonne facture** malgré quelques détails traités de façon maladroite, **bien décorée** et **réalisée** pour l'essentiel **en métal**, cette 63000 n'a pas déçu. Son **fonctionnement perfectible** peut être considéré comme acceptable, dans la majorité des cas.

QUESTIONS ET PROPOS

MACHINES A VAPEUR COMPOUND A 2 CYLINDRES

En lisant le «projet par mois» sur Ste Cécile d'Andorge, j'ai relevé cette phrase page 776 : «Sur la ligne des C.F.D. Lozère... tandis que la 131 T prototype à 2 cylindres compound imtriculée C.F.D. 251 est radiée en 1949...» Je connais le principe du compoundage appliqué à une locomotive à 4 cylindres, mais je ne comprends pas comment on peut l'appliquer à un moteur à 2 cylindres ?

H. Martin, Drancy

Ce type de moteur compound comprend 2 cylindres -qui sont parcourus successivement par la vapeur- et un réservoir intermédiaire qui les sépare. Contrairement aux machines à simple expansion, les 2 cylindres des locomotives compound ne sont pas de taille identique, puisque le moteur comprend 1 cylindre à haute pression (petit cylindre) et 1 cylindre à basse pression (grand cylindre).

Le principe des machines compound à 2 cylindres est plus simple (tout au moins à expliquer !) que celui des machines compound à 4 cylindres : la vapeur de la chaudière entre dans le cylindre haute pression et y travaille à pleine admission, puis par détente; elle s'échappe, ensuite, dans le réservoir intermédiaire, d'où elle pénètre dans le cylindre basse pression pour y travailler à pleine pression et par détente, et enfin s'échappe dans l'atmosphère par l'échappement. La pression de la vapeur, dans le réservoir intermédiaire, doit toujours être un peu plus faible que dans le petit cylindre; elle est toujours un peu plus forte que dans le grand cylindre.

L'asymétrie du moteur compound à 2 cylindres a fait surnommer les machines qu'il équipait les «boîteuses» !

J.H.L.

VOITURES-LITS MU RIVAROSSI

Les voitures-lits type MU, reproduites par Rivarossi circulent-elles en France ? Existent-elles en livrée TEN, au parc SNCF ? Quelles sont les locomotives utilisées pour les remorquer en France et en Italie ?

P. Arnaud, Veyre-Menton

En ce qui concerne les premières questions de votre lettre, nous vous renvoyons à la page 596 du N° 419 de LR; ce qui est valable pour le modèle N, l'est bien entendu également pour le modèle HO. Quant aux locomotives, la liste complète remplirait allègrement cette page de LR ! En voici tout de même quelques-unes : BB 7200, 22200, 25500, 9300, CC 7100, 6500 à la SNCF, E 646, E 444, E 656 aux F.S., etc.

J.H.L.

LES PACIFIC P.L.M. PRESERVEES

A mon retour de vacances, je suis passé à St Etienne et, au hasard d'un détour, j'ai découvert une machine prestigieuse en train de ferrailler lamentablement; il s'agit de la 2–231 K 82, qui est garée dans une enceinte d'usine. Originaire de Boulogne-sur-Mer, j'ai connu ces machines en tête des rapides et express, et je supporte mal la vue de cette magnifique locomotive dans cet état, surtout quand je crois savoir qu'aucune machine de ce type n'est conservée, même à Mulhouse !

J. Filliette, Paris

La 2-231 K 82 est garée à St Etienne en attente de restauration. Berceau du rail en France, cette ville doit réaliser un musée où cette machine sera présentée. La 2-231 K 82 n'est pas la seule Pacific P.L.M. préservée, puisque la 2-231 K 8 a été acquise par la F.A.C.S. (cette machine a déjà participé à plusieurs expositions) et la 5-231 H 8 est présentée au Musée de Mulhouse.

J.H.L.

VALENCIENNES EN 1885

La gare de Valenciennes disposait-elle d'une plaque tournante et d'une rotonde en 1885 ? D'autre part, pourriez-vous m'indiquer les fabricants qui fournissent -ou ont fourni- des modèles HO ou HOe de matériels mis en circulation sur le réseau du Nord avant 1885 ?

F. Breton, Monthermé

En 1885, le dépôt de Valenciennes disposait au moins d'un pont tournant et, sans que nous ayons entrepris de longues recherches pour en avoir la confirmation, vraisemblablement d'une rotonde. La gare de Valenciennes, comme toutes les gares moyennes et principales de l'époque, était équipée de nombreuses plaques tournantes (sans fosse), servant à manœuvrer les voitures et wagons, de même que quelques locomotives à vapeur de faible empattement.

La «préhistoire» du chemin de fer n'intéresse pas beaucoup nos fabricants de modèles réduits. Seule la firme R.M.A. (6, cité du Midi, 75018 Paris) a déjà réalisé une gamme HO très fournie de modèles PLM du XIXe siècle. Actuellement, elle réalise un programme «Est» et il est possible que le «Nord» prenne la suite...

J.H.L.

Nota : le HOe (écartement 9 mm) correspond à un écartement réel de 650 à 850 mm, non utilisé par la Cie du Nord.

PARIS-CHALINDREY AVEC LES B⁹ DR 38

Pourriez-vous me communiquer une composition «Est», incluant la voiture d'express B⁹myfi d'origine allemande correspondant au diagramme inséré en page 49 de votre numéro de janvier 81 ?

D. Courdoux, Paris

Les voitures 50 87 29 20 006-5 et 026-5 B⁹ type DR 38 (ex-C⁴ü 38) n'existant qu'en 2 exemplaires à la SNCF, elles ne bénéficiaient donc pas d'un roulement particulier. Elles étaient engagées, avec d'autres voitures types DR, telles celles que proposait Jouef (B⁹ type DR 36/38 et A³B⁵ type DR 35/40), sur des relations Paris-Troyes et Paris-Culmont Chalindrey. Exemple : train express 1645 Paris-Est-Culmont Chalindrey du service d'hiver 1971 : A1A A1A 68500, 2 ou 3 B⁹ DR, 1 ou 2 A³B⁵ DR, 1 A⁸ Est, 2 B⁹ DR, 1 B⁴Dd modernisée SE; les B⁹ peuvent être du type DR 38 ou 36/38 ou d'un autre type DR.

J.H.L.

La photogravure du laiton à la portée de l'amateur

par G. Balcke et J. Cramer Etude reprise de EISENBAHN-MAGAZIN Traduction/adaptation D. Rolland
avec l'aimable autorisation de notre confrère allemand.

(Suite, voir également « LOCO REVUE » n° 435)

Dans notre dernier numéro nous avons écrit en détail l'élaboration du film positif de gravure et l'exposition de la plaque, qui termine cette première phase du travail. Aujourd'hui, il s'agit de développer et de graver la plaque de laiton - sans auxiliaires onéreux ou produits chimiques coûteux.

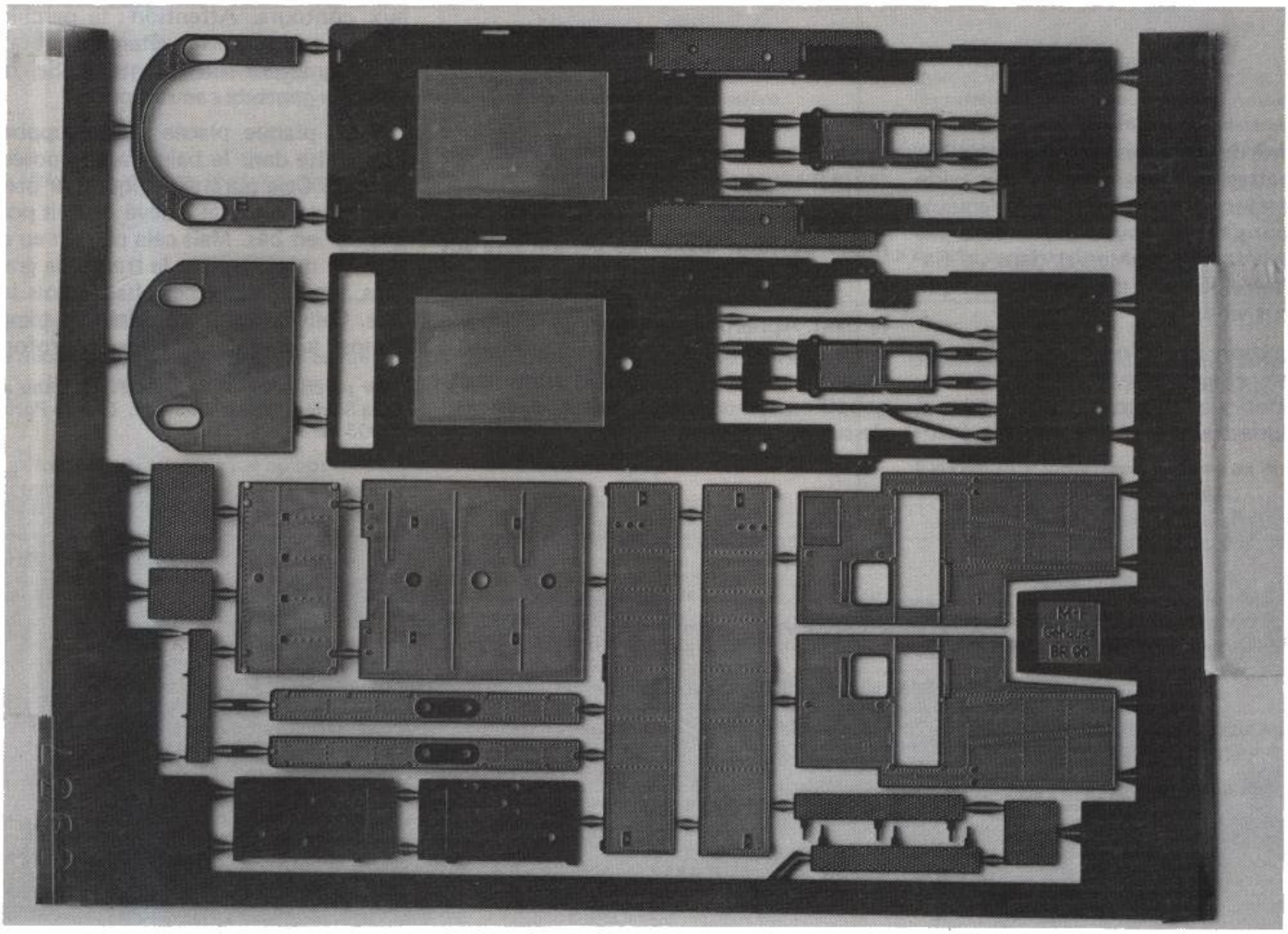
J. Cramer, auteur de nombreux modèles photogravés et co-auteur de cet article, a longtemps expérimenté le déroulement du travail tel qu'il est présenté ici, afin que le débutant, pour peu qu'il suive scrupuleusement «la recette» obtienne le succès souhaité.

DEVELOPPEMENT

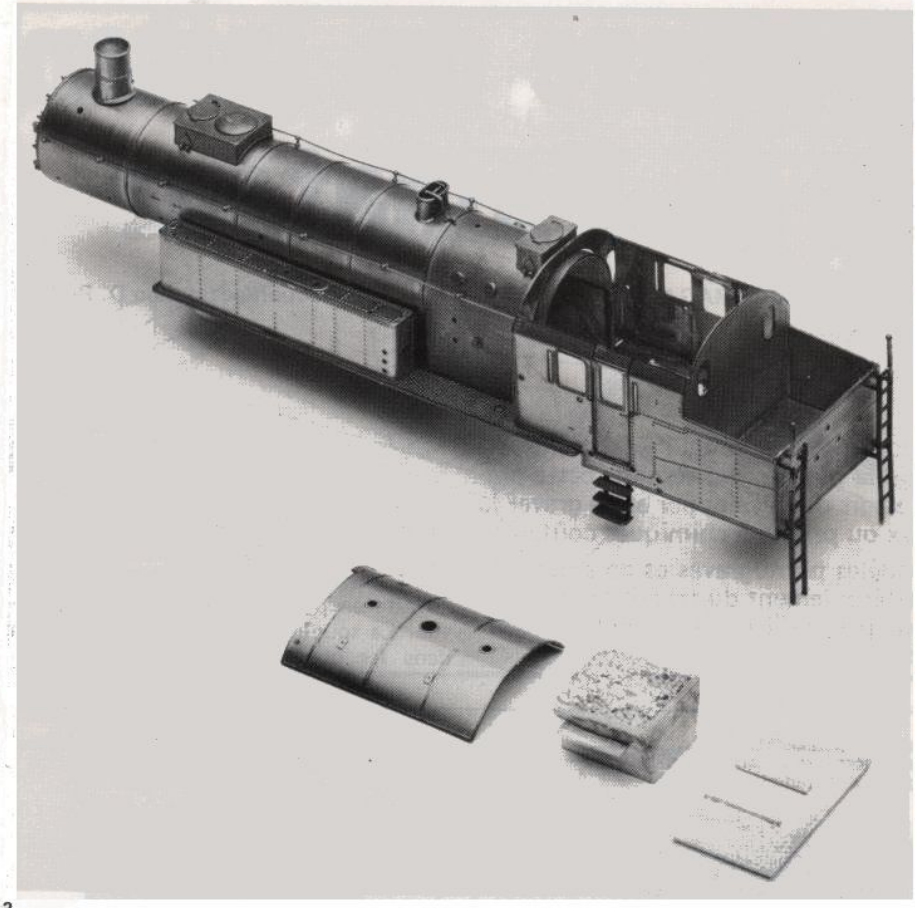
On procède alors au développement de la plaque exposée. Le révélateur est une solution de 7g de soude très exactement, dissous dans un litre d'eau dans la cuvette en plastique que nous avons prévue. La soude s'obtient au gramme près dans les pharmacies ou les drogueries,

1 et 2. Merker et Fischer, en Allemagne, fut l'une des premières marques de chemins de fer modèle à utiliser la photogravure du laiton de façon industrielle. Ici un bel exemple de gravure et photodécoupage chimique.

Vous pouvez admirer en 3 le produit fini, une BR 96° de la D.R.G. (ex-Gt2 × 4/4 bavaroise).



m. + f.



2

m. + f.

sous forme de paillettes, de plaquettes, ou de languettes blanches. Elle est très avide d'eau et «fond» donc à l'air rapidement. C'est pourquoi, si vous ne l'utilisez pas aussitôt, il faut la conserver dans un flacon en verre ou dans un sac en plastique soudé sous vide.

Attention lorsqu'on dissout la soude dans l'eau : elle attaque la peau; on se protègera donc avec des gants de caoutchouc et des lunettes. Les éclaboussures éventuelles seront lavées aussitôt à l'eau courante ou avec du vinaigre dilué.

Le développement peut se faire en lumière du jour faible. La plaque sera suspendue dans le support que nous avons fabriqué et introduite délicatement dans le bain. Après une minute et demie, le dessin doit être visible sur la plaque. Le développement peut être accéléré avec un petit goupillon qui servira à agiter le bain au-dessus de la plaque.

Dès que le développement est terminé, toutes les parties exposées doivent apparaître en métal nu, sans voile (c'est-à-dire sans résidus de laque).

La plaque est alors aussitôt rincée abondamment à l'eau courante et séchée aux Kleenex. Et toujours : éviter les traces de doigts ! La soude usagée - colorée en violet par la dissolution de la laque - sera jetée. La cuvette et l'évier seront lavés à grande eau. Les producteurs de petites séries devront tenir compte des lois sur la protection de l'air et de l'eau.

GRAVURE

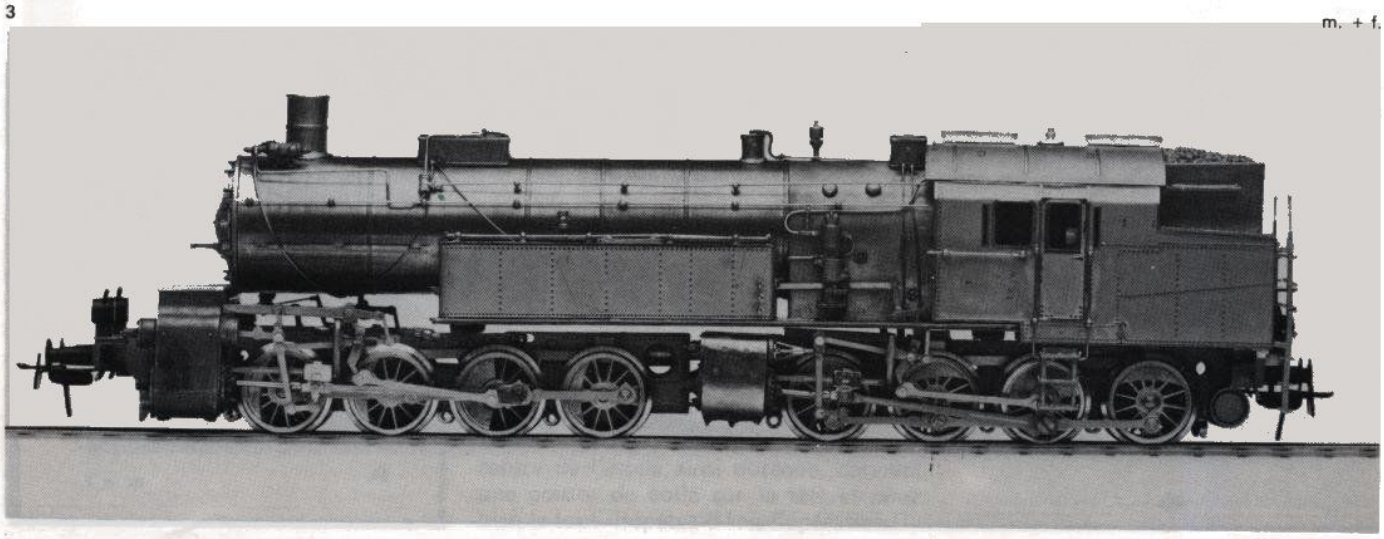
La plaque peut maintenant être gravée (la face arrière étant protégée avec le plastik-spray). Le bain de gravure est du perchlorure de fer (Fe Cl 3)* qui sert à la gravure de cuivre, de laiton et d'aluminium. Selon la température du bain de gravure, la durée du traitement varie, mais il ne s'agit plus de secondes ou de minutes comme au développement, ici le traitement durera plusieurs heures ! La concentration doit être de 30 à 35%, c'est-à-dire qu'on diluera dans un litre d'eau tiède 300 à 350 g de produit. Une concentration plus forte produira des bourrelets aux contours. Attention : le perchlorure fait des taches sur les vêtements et la peau qui s'enlèvent difficilement. Se munir donc de gants de caoutchouc.

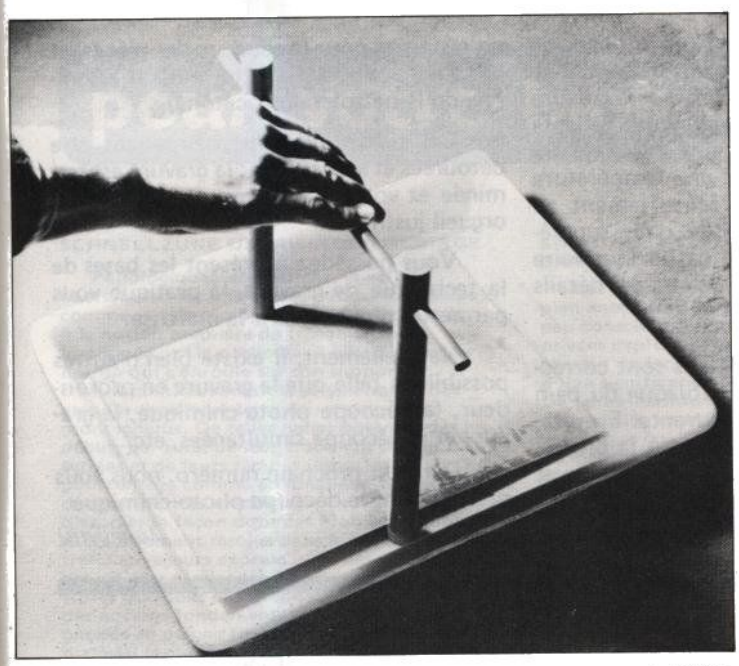
La plaque placée sur le support est introduite dans le bain, face exposée vers le haut. Cela paraît illogique, car pendant la gravure le métal enlevé devrait pouvoir tomber en bas. Mais cela permet au débutant de mieux suivre le travail de gravure, sans avoir à retourner chaque fois la plaque. Celle-ci doit être agitée de temps en temps, afin d'uniformiser la profondeur

** Le perchlorure de fer peut être obtenu auprès de la Société Parant-Michaux, 17, rue Portefoin, 75003 Paris.*

3

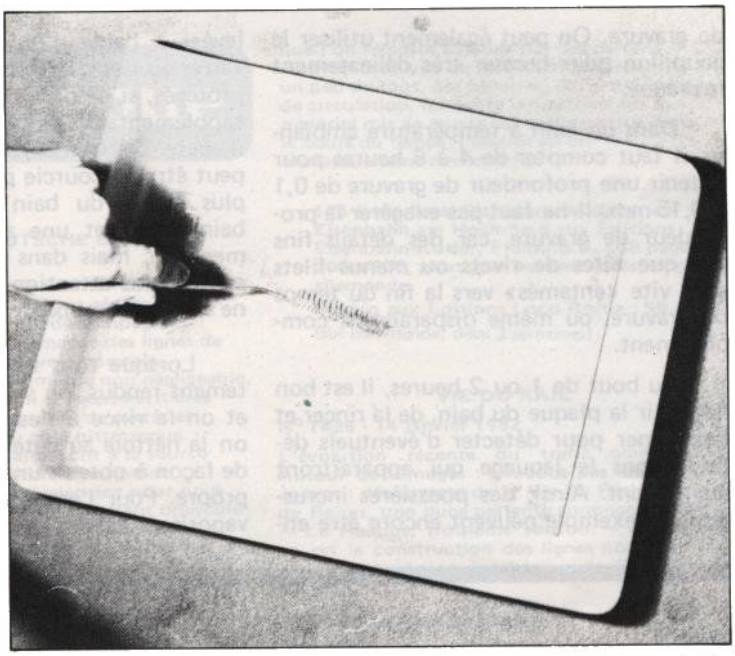
m. + f.





4 g. balcke

4. A l'aide du support fabriqué par le graveur amateur lui-même (voir L.R. n° 435), la plaque de laiton est immergée dans le bain de développement et plus tard dans le bain de gravure. Les produits chimiques (solutions de 1 ou 2 litres) sont versés dans une simple cuvette photo.



5 g. balcke

5. Pour accélérer les processus chimiques (développement, gravure), on peut frotter délicatement la surface du laiton avec un petit écouvillon ou, mieux, une grande plume d'oiseau (pour la photo, le support, qui dans la pratique sert à dégager la tôle à graver du fond de la cuvette, a été enlevé).

FAUTES POSSIBLES	CAUSES PROBABLES	CORRECTIONS POSSIBLES
Laquage :		
La couche de laque est irrégulière et montre des aspérités.	Le laquage ne s'est pas fait proprement. Il y a des inclusions de poussière.	Enlever la couche de laque avec de l'acétone et refaire le nettoyage. Laquer à nouveau dans un environnement peu poussiéreux. Attention à la date de péremption de la laque.
La laque n'a pas une épaisseur régulière.	Laquage trop important par endroits ou mouvements irréguliers pendant le laquage.	Laisser sécher lentement la plaque sur une surface bien horizontale de façon que la laque ne s'accumule pas d'un côté. La couche doit s'égaliser d'elle-même. Si un excès évident existe, mieux vaut recommencer.
Développement :		
Le dessin disparait avant le temps complet de développement (1,5 à 2 mn)	La couche de laque était trop mince ou on a exposé trop longtemps ou le dessin laisse passer la lumière.	Laquer davantage, exposer moins longtemps (noter les temps pour plus tard) Le dessin doit être fait à l'encre de Chine opaque et le film doit être développé en contrasté.
Le dessin n'apparait pas au bout du temps de développement (1,5 à 2 mn).	Exposition trop courte.	Exposer plus longtemps. Comme en photo faire des essais successifs pour déterminer la bonne valeur.
Gravure au perchlorure :		
La profondeur désirée de 0,1 à 0,15 mm n'est pas atteinte. La laque se dissout ou se décolle.	La plaque a été trop peu laquée ou trop longtemps développée. La laque était trop vieille (attention à la date de péremption !) ou l'exposition trop longue.	Après renettoyage relaquer la plaque tout de suite (sinon danger d'oxydation). Exposer moins longtemps (après essais).
La profondeur désirée n'est pas atteinte au niveau des détails.	Le film et la plaque de laiton n'étaient pas bien pressés ensemble, il a pu se produire des éclairages parasites lors de l'exposition.	Les lignes et points ont été dessinées trop minces en regard de la profondeur désirée. Il faut une largeur mini de 0,2 mm pour une profondeur de gravure de 0,15.
La profondeur de gravure n'est par régulière.	La plaque n'a pas été suffisemment bougée ou tournée dans le bain.	Agiter la plaque plus souvent et la mainenir légèrement oblique.
Les contours ne sont pas assez précis; notamment au niveau de lignes de rivets rapprochés.	La solution de gravure a une concentration trop élevée, ou le bain était trop chaud.	Ne pas dépasser une concentration de 35%. Pour des détails fins, on peut diluer à 30% ou moins, par exemple pour des plaques de locos où une profondeur de 0,5 mm suffit.

de gravure. On peut également utiliser le goupillon pour brosser très délicatement la plaque.

Dans un bain à température ambiante, il faut compter de 4 à 6 heures pour obtenir une profondeur de gravure de 0,1 à 0,15 mm. Il ne faut pas exagérer la profondeur de gravure, car des détails fins tels que têtes de rivets ou menus filets sont vite «entamés» vers la fin du temps de gravure, ou même disparaissent complètement.

Au bout de 1 ou 2 heures, il est bon de sortir la plaque du bain, de la rincer et l'examiner pour détecter d'éventuels défauts dans le laquage qui apparaîtront maintenant. Ainsi, des poussières incrustées par exemple peuvent encore être enlevées à l'aide d'un grattoir à fibres de verre, ou des détails très fins peuvent être protégés, si besoin est, contre une gravure supplémentaire, par l'application délicate d'encre de Chine. La durée de gravure peut être raccourcie par une température plus élevée du bain (réchauffement au bain-marie) et une arrivée d'air supplémentaire, mais dans ce cas il faut faire encore plus attention à ce que des détails ne disparaissent pas.

Lorsque tous les détails sont correctement rendus, on sort la plaque du bain et on la rince à l'eau courante. Ensuite, on la nettoie au détergent et à la brosse, de façon à obtenir une surface brillante et propre. Pour l'empêcher de se ternir, on vaporisera dessus du «plastik-spray» (cela ne gêne pas pour la soudure des pièces, et lorsque le modèle sera terminé et assemblé, on le nettoiera à l'acétone).

Les pièces peuvent maintenant être détourées et assemblées : la gravure est terminée et votre travail vous remplira d'un orgueil justifié.

Vous possédez à présent les bases de la technique de gravure - la pratique vous permettra d'en acquérir la maîtrise.

Naturellement, il existe bien d'autres possibilités telle que la gravure en profondeur, la découpe photo-chimique, la gravure et la découpe simultanées, etc...

Dans un prochain numéro, nous vous présenterons la découpe photo-chimique.

(à suivre)

SNCF
COUVERTS
21 87 238 0000-7
a 0498-3
Hbfs 50 2

Ces wagons à 2 essieux aptes au trafic ferry-boat, construits par Frangéco en 1965, répondent aux conditions de la fiche UIC 571-1 «wagons couverts unifiés UIC type 3».

Pour pouvoir, en effet, transiter par ferry-boat (1) du continent vers la Grande-Bretagne, les wagons doivent être au gabarit britannique plus restrictif que les gabarits continentaux, être munis d'anneaux d'arrimage pour le ferry, d'un frein d'immobilisation à levier et enfin, du frein à vide automatique. Ces wagons portent alors de chaque côté sur la caisse une ancre de marine dans un cadre rectangulaire (2).

La mise en service de ces wagons de type UIC a permis la réforme définitive de couverts ferry-boat de types plus anciens (OCEM 29 ou UR modifiés) qui offraient une moindre capacité.

La charge maximale utilisable en Grande-Bretagne est limitée à 18 t par essieu avec un écartement maximal des essieux de 8 m; les wagons doivent s'inscrire en courbes de 60 mètres à vitesse réduite. La tare et l'écartement des essieux doivent être indiqués sur les wagons en mesures anglaises («tons» et «hundred-weights», «feet» et «inches»).

Toutes les parties métalliques du wagon sont assemblées par soudure, les panneautages étant en «Permaplex». La toiture est métallique avec revêtement intérieur en produit projeté. Organes de roulement et de tamponnement du type UIC.

(1) Ferry Dunkerque-Dover & Zeebrugge-Harwich.
(2) Règles régies par fiche UIC N° 503 et annexes.

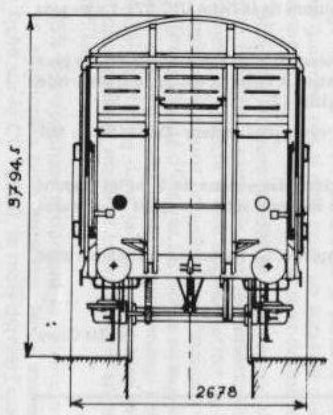
M. Le Guay

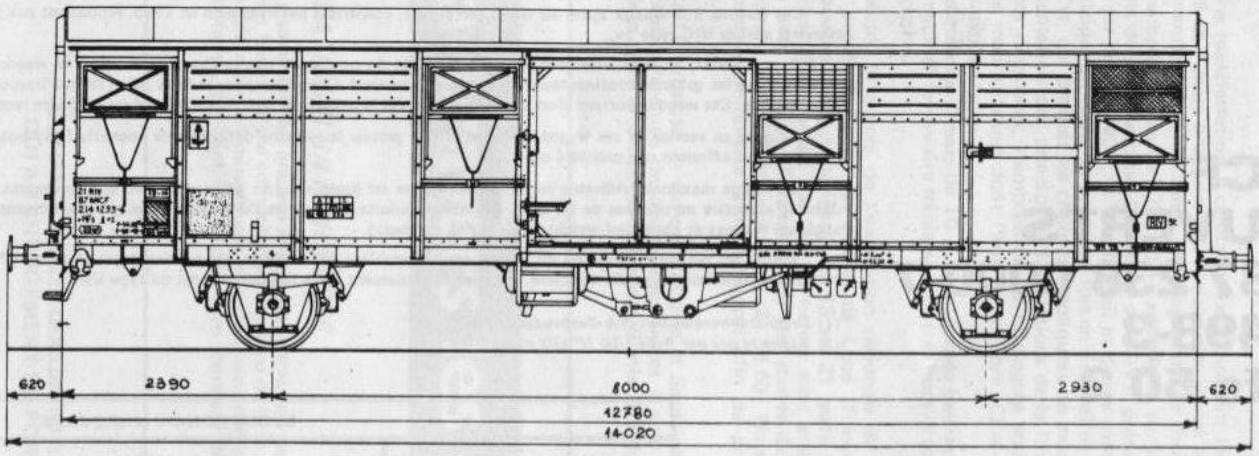
EVOLUTION DU MARQUAGE

Origine	1965 - 1979	à partir du 01/01/1980
IKA 89700 à 89899	21 87 214 1000-7 à 1199-7 Hfs 5 02	21 87 238 0000-7 à 0498-3 Hbfs 50 2
numérotation directe UIC	21 87 214 1200-3 à 1499-1 Hfs 5 02	

CARACTERISTIQUES

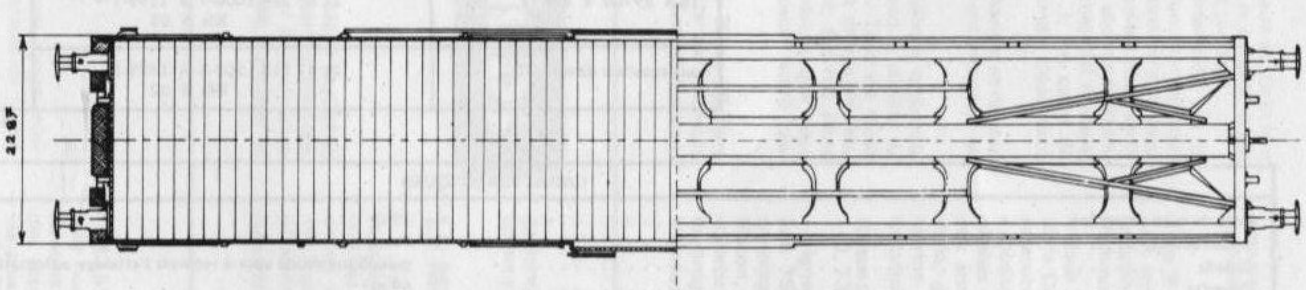
Date de mise en service	1965
Constructeur	Frangéco
Châssis	métallique soudé apte à recevoir l'attelage automatique
Capacité	69 m³
Surface du plancher	29 m²
Tare	14 t environ (13 tons - 15 hundred-weigts)
Charge maximale	A : 18 t ; B : 22 t ; C : 26 t S : A 18 t ; B, C 22 t
Charge limite en Grande Bretagne	18 t par essieu (17 tons - 15 hundred-weigts)
Diamètre des roues	1,000 m
Boîtes d'essieux	à rouleaux
Suspension	à 2 anneaux avec ressorts à 8 lames de 120 x 16, longueur 1400, flexibilité 10,3 mn/t
Freins	à air comprimé automatique modérable au desserrage, automatique à vide et latéral à levier
Vitesse maximale autorisée	100 km/h (régime RA)
Traction	Crochet de 100 t, tendeur de 85 t
Caisse	Ossature métallique soudée avec panneautage en contreplaqué
Plancher	en frises de chêne à recouvrement de 45 mm d'épaisseur
Pavillon	extérieur métallique - intérieur en produit projeté
Régime d'échange	21 (RIV à essieux)
Code catégorie et lettre indices	H : couvert de type spécial, b : longueur h.t. comprise entre 12 et moins de 14 m volume égal ou supérieur à 70 m³, f : apte au trafic ferry boat avec la Grande Bretagne s : apte à circuler à 100 km/h
Code répartition (T)	H 50
Code construction	unifié UIC : 2
Atelier directeur	Dijon-Perrigny (réseau Sud-Est)
Livrée	Rouge brique (caisse, toiture, châssis, organes de roulement et de traction), Inscriptions blanches

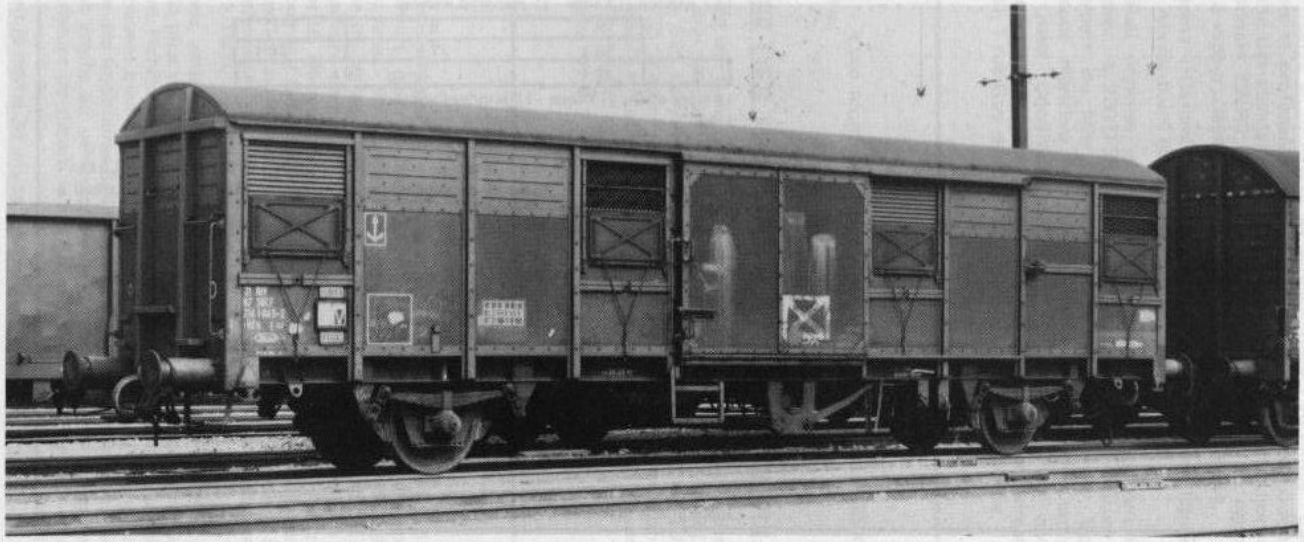




échelle HO
voie de 1435 mm

dessins :
P. PICHON





Le wagon 21 87 214 1045-2 au triage des Aubrais, le 11 août 1977.

Photo : J.P. Demoy

TEST

Pour de belles rames modernes au 1/160 ? UIC DYNAM : oui, VTU du HERZ : hum !...

J.H. LAVIE

UIC et VTU : d'un coup, les deux familles de voitures voyageurs modernes les plus nombreuses du parc S.N.C.F. sont disponibles en N. Va-t-on pouvoir enfin composer de belles rames françaises au 1/160 ? Oui, côté UIC, grâce à Dynam. Quant aux VTU, si un modèle se définit par rapport au besoin auquel il répond, on peut dire que celui que nous proposent les Plastiques du Herz aura quelque succès du moins tant qu'un concurrent plus fidèle ne les détrônera pas et ce ne sera guère difficile !

Les UIC : des VOITURES que les LECTEURS de LOCO-REVUE CONNAISSENT BIEN

Une étude concernant l'ensemble des voitures UIC type Y de la SNCF est parue dans LR 424 (février 1981). Peu de modifications depuis la parution de cet article : les A^9 UIC 62 sont toutes devenues des B^9 (17 d'entre elles, numérotées 51 87 29 80 entre 205 et 230, ont conservé leur chauffage vapeur - 13 autres, numérotées 51 87 29 70 entre 302 et 323, ne possèdent plus que le chauffage électrique) tandis que l'unique A^4B^5 UIC 68 ex A^9 (caisse à 9 baies) s'est vue rejoindre par 19 consœurs de même origine, dorénavant immatriculées 51 87 39 70 entre 441 et 527 A^4B^5.

Pas de changement non plus en ce qui concerne les services assurés par les voitures UIC : trains de nuit principalement pour les roulements réguliers (avec de belles courses internationales pour les catégories «couchettes»), trains temporaires et supplémentaires de jour comme de nuit.

Chez DYNAM, QUATRE MODELES DISPONIBLES

A la date où vous lirez ces lignes, la gamme UIC de chez Dynam comprendra 4 modèles :

- la 2e classe type UIC 61, numérotée 51 87 20 80 571-7 B^{10}, modèle déjà proposé sur le marché depuis plusieurs mois;
- la mixte 1re/2e classe type UIC 66, numérotée 51 87 39 70 671-6 A^4B^5 qui, comme les deux «couchettes» suivantes, est une nouvelle référence;
- la «couchettes» 2e classe type UIC 67 à toiture rehaussée, numérotée 51 87 59 70 617-0 B^9c^9 x;
- la «couchettes» mixte 1re/2e classe type UIC 66 à toiture rehaussée, numérotée 51 87 44 70 311-7 $A^4c^4B^5c^5$ x.

La gamme Dynam ne s'arrêtera pas en si bon chemin et comportera dans les prochaines années, bien d'autres catégories, types et versions UIC à commencer par une A^9.

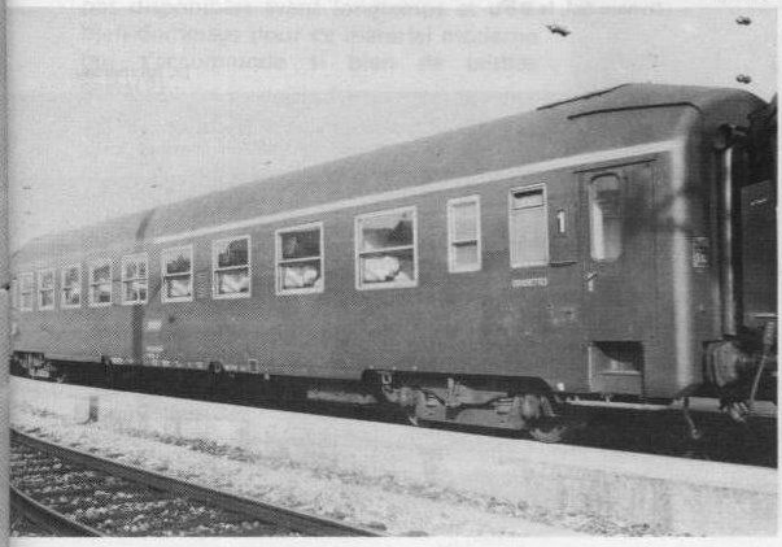
Actuellement, les modèles disponibles sont vendus 90,00 ou 95,00 F selon les références; un bon rapport qualité/prix, si l'on considère qu'il s'agit là d'une production artisanale.

FINITION et REALISME EXCELLENTS pour ces UIC

Les modèles Dynam sont réalisés intégralement en polystyrène-choc injecté, exception faite des essieux qui sont en laiton bruni. Le tableau des dimensions comparées se passe de tout commentaire: voilà assurément du très beau matériel dont la gravure fine à souhait - œuvre de

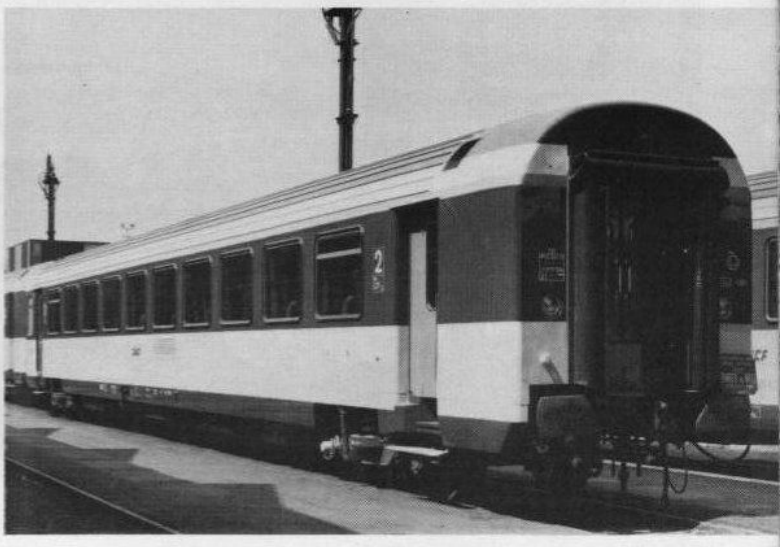
1. La voiture 51 87 44 80 254-8 $A^4c^4B^5c^5$x UIC 66 dans sa livrée d'origine (ici, à Paris-Ourcq en novembre 1970). C'est cette livrée qui a été choisie par Dynam.

1 j.h. lavie



2. La voiture 50 87 20 77 244-3 B^{10}tu type VTU 75 (aujourd'hui, c'est une B^{11}tu !) à Paris-Masséna le 22 mai 1975. Une élégante silhouette que ne restitue pas le modèle des Plastiques du Herz.

2 j.p. demoy



DIMENSIONS COMPAREES						
	UIC type Y			Type VTU 75		
	réelle	1/160	Dynam	réelle	1/160	Du Herz
Longueur hors tampons	24500	153,1	153,1	26400	165,0	165,0
Entraxe des pivots de bogies	17200	107,5	107,5	18306	114,4	112,8
Empattement des bogies	2300	14,4	14,4	2560	16,0	14,9
Largeur totale	3020	18,9	18,3	3029	18,9	18,5
Dimensions des baies latérales	1200 x 900	7,5 x 5,6	7,4 x 5,5	1400 x 950	8,7 x 5,9	7,9 x 5,0
Hauteur du rail à la toiture (normale)	4050	25,3	25,4	4050	25,3	26,5
- - - - (réhaussée)	4230	26,4	26,4	-	-	-
Distance dos à dos des flancs de roues		mini 7,4	7,5		mini 7,4	7,4
Epaisseur des boudins	NEM 310	0,5/0,6	0,5		0,5/0,6	0,5
Hauteur des boudins		maxi 0,9	0,8		maxi 0,9	0,9

Monsieur Brisseau - fait honneur à l'artisanat français ! Ces modèles Dynam sont, et de loin, les plus fidèles voitures UIC type Y réalisées en modèles réduits, toutes échelles confondues.

La silhouette, à la fois massive et dépouillée des véhicules réels, est admirablement restituée et pas le moindre détail, compatible avec une reproduction au 1/160, n'a été oublié. Bravo pour les portes d'accès et leurs marchepieds réalistes (il n'y a pas de poignée montoire apparente, comme en réalité), bravo pour l'exactitude des bogies Y 24 A 1s dont les sabots de frein sont fidèlement disposés.

Bien entendu, toutes les caractéristiques particulières à chaque catégorie et type de voitures ont été respectées : nombre et disposition des compartiments, hauteur de la toiture normale (A^4B^5, B^{10}) ou rehaussée ($A^4c^4B^5c^5x$, $B9c^9x$), crochets d'arrimage sur ferry-boat présents (A^4B^5) ou non (B^{10})... Une exception : l'appareillage situé sous châssis - d'ailleurs fort joliment gravé - est le même pour tous les modèles; au 1/160 et dans la gamme de prix de ces modèles, il ne pouvait raisonnablement pas en être autrement !

Par les baies latérales dont les «vitres» viennent dans le prolongement des encadrements (il semble qu'en N, les «mâchicoulis moyenâgeux» que l'on voit encore fleurir ici et là sur des productions HO «bas de gamme» ont fort heureusement disparu), on peut apercevoir un aménagement intérieur unicolore (plastique beige) un peu sommaire; rien de choquant toutefois pour du N. Les voitures-couchettes sont en position «jour» (pour la nuit, prévoyez des rideaux aux fenêtres !). Un éclairage intérieur diffusant est disponible en option, pour les adeptes de ce genre d'équipement : au 1/160 (surtout !), l'appréciation de l'effet obtenu est une affaire de goût...

En ligne, les voitures UIC de chez Dynam ont une excellente tenue de voie. Elles peuvent s'inscrire dans des courbes de 250 mm de rayon, courbes à notre avis déjà bien trop serrées pour les modèles et les possibilités de l'échelle considérée; aux défenseurs inconditionnels du sempiternel rayon minimal de 192 mm imposé par les grandes firmes germaniques, nous conseillons le HOe (voie étroite) ou le Nm (métrique sur écartement de 6,5 mm) !

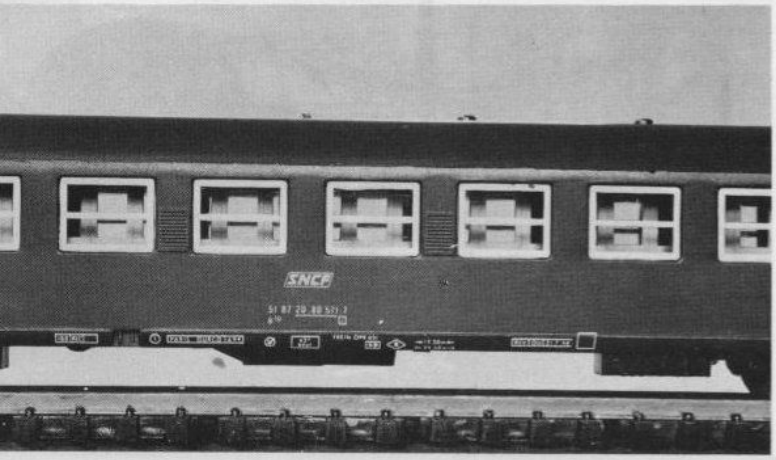
et une DECORATION PARTICULIEREMENT REUSSIE..

Irréprochable : tel est le qualificatif qui définit le mieux le travail réalisé par Monsieur Brisseau et son équipe de décorateurs. Bien entendu, les numéros sont strictement exacts pour chaque catégorie de voitures tout comme les inscriptions annexes complètes dont le dessin fidèle et l'extraordinaire finesse donnent à l'ensemble un réalisme saisissant.

Pour que tout soit parfait, on peut juste regretter l'absence des inscriptions figurant sur les dossiers des véhicules réels, les roues en laiton qui ne sont pas assez

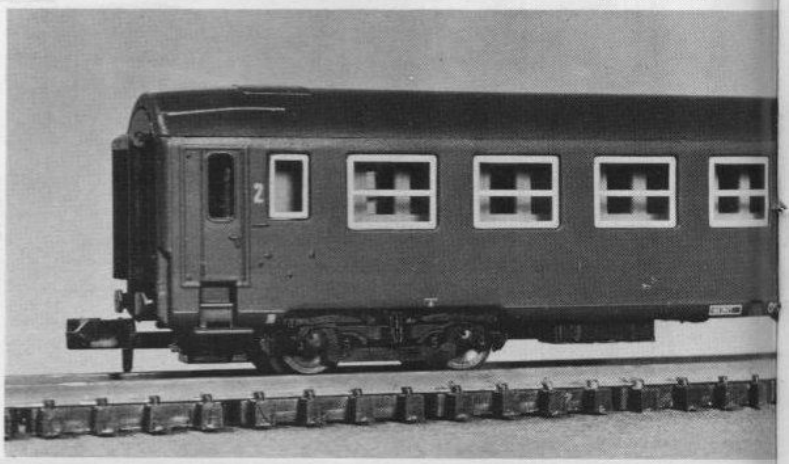
3. Une belle réussite : le bogie Y24A1s Dynam.

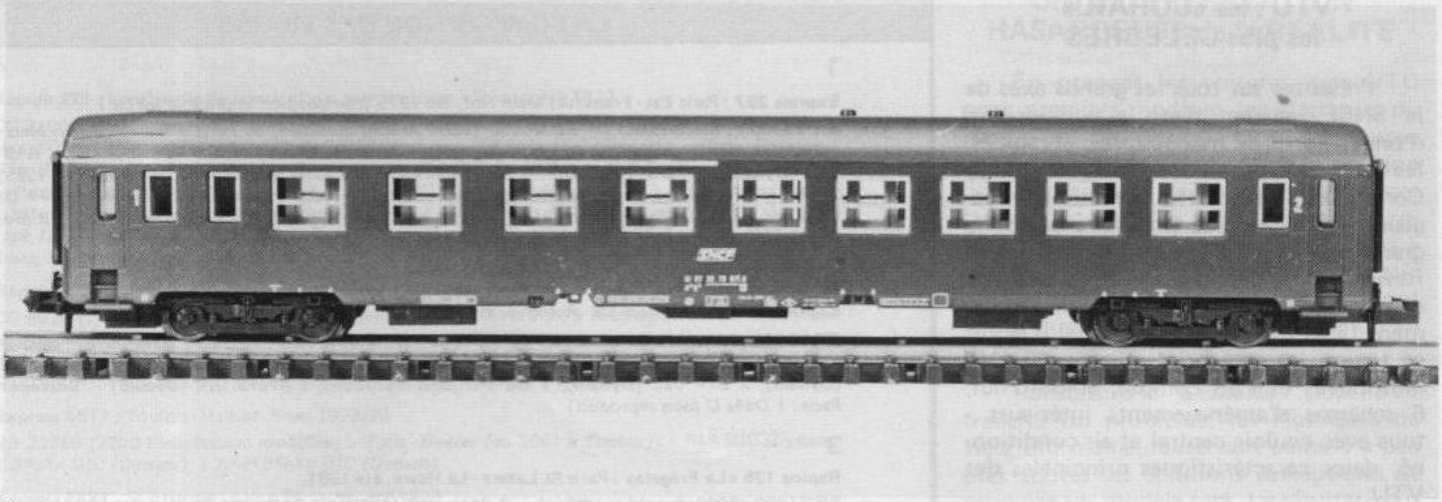
3 j.l. fournereau



4. Correctes, complètes et fines, les inscriptions des modèles Dynam (ici, la B^{10}).

4 j.l. fournereau





5 f. marx

brunies et la teinte unique de l'aménagement intérieur. Pour améliorer ce dernier détail, il nous paraît facile de démonter la toiture des modèles - nous savons que tous les N-istes ne partagent pas cette opinion - et de repeindre l'aménagement selon les teintes indiquées dans LR 424 page 143.

... mais qui RESTE FIDELE au SINISTRE «VERT-WAGON» !

Actuellement, les voitures UIC type Y de chez Dynam ne sont disponibles que dans la traditionnelle - et si triste ! - livrée «vert extérieur». Bien sûr, les vaporistes apprécieront, encore que, pour la B10t tout au moins, ils auraient sans doute préféré l'ancien marquage SNCF. Monsieur Brisseau envisage de sortir, progressivement, les autres livrées équipant ou ayant équipé les UIC. Nous avons dénombré 8 variantes et il y a de quoi être pris d'un certain vertige en mesurant le temps et les investissements qui seront nécessaires pour mener l'opération à bien (1). Les livrées les plus récentes (gris/vert, gris/bleu avec portes grises) ne seront sans doute pas disponibles avant longtemps et c'est bien dommage pour ce matériel moderne qui s'accommode si bien de teintes gaies(2).

(1) Pour satisfaire tout le monde et notamment ceux qui désirent des livrées «marginales» - telle la F.T.S. gris/orange -, Dynam pourrait peut-être proposer des modèles non peints ? Il faudrait, pour cela, pouvoir se procurer sur le marché des inscriptions (version jaune et version blanche) sous forme de décalcomanies ou de transferts.

(2) Nous avouons ne pas comprendre une certaine campagne «anti-nouvelles livrées SNCF». Il n'est pourtant pas nécessaire d'avoir suivi des études de psychologie analytique ou de motivations de consommateurs pour saisir, qu'en réalité comme en modèles réduits, des coloris attractifs sont commercialement «porteurs». La SNCF en est bien consciente... les firmes modélistes allemandes aussi qui proposent toujours leur matériel moderne dans la livrée la plus récente.

5. Les A^4B^5 UIC de la SNCF sont très employées dans la composition des rapides et express internationaux. A l'échelle, la reproduction de ces rames cosmopolites ne posera aucun problème, car le modèle Dynam bénéficie de qualités comparables à celles des meilleures productions européennes.

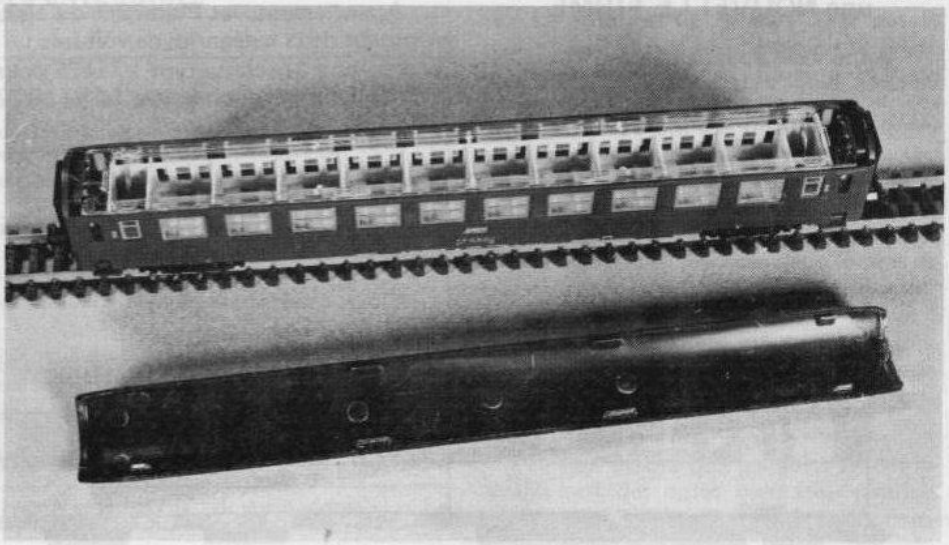
SCHEMA DE PRINCIPE DE NUMEROTATION DES VTU

Catégories	Services	Numérotations
A10tu et A10rtu	intérieur et réversible	50 87 10 77 entre 001 et 442
A10rtu	C 200	50 87 10 97 001 à 020
A10tu	international	61 87 10 70 entre 001 et 106
B10tu	international	61 87 20 71 entre 201 et 390
B11tu et B11rtu	intérieur et réversible	50 87 21 77 entre 056 et 855 50 87 21 74 entre 001 et 485
B11tu	C 200	50 87 21 97 entre 501 et 516
B5rtux	intérieur	50 87 85 77 001 à 113
	C 200	50 87 85 97 001 à 007

Nota : à l'origine, les B11tu et rtu VTU 75 du service intérieur étaient répertoriées B10tu et rtu (voir fiche documentaire 598/52e série). A partir de 1977, elles ont été incorporées dans la catégorie B11, conformément à leur capacité de 88 places.

6. Cette photo le prouve : malgré leur relative simplicité, les aménagements Dynam sont acceptables pour des modèles au 1/160 ; ici, la B^{10}.

6 j.l. fournereau



VTU : les «CORAIL» les plus CELEBRES

Présentes sur tous les grands axes de la SNCF, entrant dans la composition d'une majorité de trains express et rapides, les voitures type VTU de la «génération» Corail sont, sans doute, le matériel voyageurs actuel le plus populaire parmi le grand public. A plusieurs reprises, Loco-Revue a parlé de ces voitures, lors de leur apparition, il y a déjà 7 ans (voir notamment fiche LR N° 598/52e série). Depuis ce temps, les catégories et séries se sont multipliées et l'on compte, aujourd'hui, 6 schémas d'aménagements intérieurs - tous avec couloir central et air conditionné, deux caractéristiques principales des VTU.

Des variantes existent dans chaque série, pour répondre aux besoins particuliers des services assurés : appareillage électrique quadricourant pour le service international, ligne de train pour les rames réversibles, freinage spécialement étudié pour les unités aptes aux 200 km/h...

Après le type original VTU 75, deux types se sont succédés, bénéficiant de modifications réalisées à la lumière de l'expérience : VTU 78 qui se distingue essentiellement du type précédent par sa climatisation améliorée et VTU 81 dont les voitures doivent recevoir des portes d'accès rappelant celles des A9 u VSE (3).

Rappelons que la «génération» Corail comprend également deux autres «familles» de voitures - cette fois, à compartiments séparés et couloir central : les VSE et les VU. Et regrettons, au passage, que les VU - notamment les séries mixtes 2e classe-fourgon, complément indispensable des VTU - ne soient pas encore disponibles à l'échelle N.

LA COMPOSITION DES TRAINS

1

Express 257 : Paris Est - Frankfurt Main Hbf; été 1975 (composition applicable les DF)

BB 15000 (Fleischmann) ou BB 16000 (9200 Arnold modifiée) de Paris à Metz — Paris - Metz : 1 Dd^{4}s U (non reproduit), 2 B^{10} UIC (Dynam) — Paris - Heidelberg : 1 B^{10} UIC (Dynam), 1 A^{4}B^{5} UIC (Dynam) — Paris - Frankfurt : 1 Am$^{201/202/203}$ DB (Trix réf. 513080, Rivarossi réf. 9525), 2 B^{10} UIC (Dynam), 1 B^{5}Dd UIC (non reproduite) — Metz - Frankfurt : 2 Bm$^{232/234/239}$ DB (Trix réf. 513081, Rivarossi réf. 9527, Arnold réf. 3202) — Locomotive électrique 181.2 DB (non reproduite : un comble ! à remplacer par 184 Trix réf. 512938) de Metz à Forbach.

2

Express 288 : Amsterdam CS - Aulnoye; été 1975

BB 16000 (9200 Arnold modifiée) ou BB 16500 (non reproduite) de Quévy à Aulnoye — Amsterdam - Paris (pour train 242 à Aulnoye) : 1 A^{9} UIC (en préparation chez Dynam), 1 A^{4}B^{5} UIC (Dynam), 2 B^{10} UIC (Dynam), 1 Dd^{4}s U (non reproduit), 1 B^{9}c^{9}x UIC (Dynam) — Bruxelles - Paris : 1 Dd^{4}s U (non reproduit).

3

Rapide 135 «La Frégate» : Paris St Lazare - Le Havre; été 1981

BB 16000 (9200 Arnold modifiée) — 2 B^{11}tu VTU (PDH), 1 B^{6}Du VU 78 SL (non reproduite), 2 B^{11}tu VTU (PDH), 2 A^{10}rtu VTU (PDH), 2 A^{9}u VU 75 (non reproduite).

Express 3673 : Rennes - St Malo; été 1981

BB 67400 (caisse 67000 Lima modifiée sur châssis BB 15000 Fleischmann) — Paris - St Malo (du 3609 à Rennes : 1 B^{6}Du VU 78 SL (non reproduite), 2 B^{11}tu VTU (PDH), 1 A^{9}u VU 75 ou 1 A^{10}tu VTU (PDH) — Paris - Dinard (du 3609 à Rennes pour 3683 à Dol, loco 67400) : 1 A^{10}tu VTU (PDH), 2 B^{11}tu VTU (PDH).

Nota : au cours du service d'été 1981, la composition courte «Corail» 1 BD + 2 Bt + 1 At remorquée par BB 67400 était en vigueur sur les antennes bretonnes de Dinard, St Malo et Quiberon; une composition un peu plus longue 1 BD + 4 Bt + 2 At était employée sur Le Croisic et Les Sables avec loco BB 67300 (Lima) ou CC 72000 (Trix).

4

Express 167 «L'Aunis» : Paris Austerlitz - La Rochelle; été 1980

BB 9200 (Arnold) de Paris à Poitiers, BB 67300 (67000 Lima) en UM si plus de 400 t de Poitiers à La Rochelle — Paris - La Rochelle : 1 B^{6}Du VU 78 SL (non reproduite), 3 B^{11}tu VTU (PDH), 1 A^{9}u VU 75 (non reproduite), 1 VR GE (Lima réf. 320336), 1 A^{10}tu VTU (PDH) — Paris - Poitiers (continue sur La Rochelle les vendredis et sur Rochefort les DF) : 2 A^{10}tu VTU (PDH), 1 A^{9}u VU 75 (non reproduite), 1 B^{5}rtux VTU (en préparation chez PDH), 3 B^{11}tu (PDH), 1 B^{6}Du VU 78 SL (non reproduite).

Express 4011 : Paris Austerlitz - Bordeaux St Jean; hiver 1980/81

BB 9200 (Arnold) de Paris à Bordeaux — Paris - Bordeaux : 1 B^{6}Du VU 78 SL (non reproduite), 4 B^{11}tu VTU (PDH), 1 B^{5}rtux VTU (en préparation chez PDH), 1 A^{10}tu VTU (PDH), 1 A^{9}u VU 75 (non reproduite) — Paris - La Rochelle (pour 3895 à Poitiers, loco BB 67300) : 1 A^{9}u VU 75 (non reproduite), 1 A^{10}tu VTU (PDH), 3 B^{11}tu VTU (PDH), 1 Dd^{2}s MC 76 (non reproduit).

PLASTIQUES DU HERZ

Deux MODELES pour une NOUVELLE FIRME

Annoncées sous la marque Triem, les voitures type VTU au 1/160 sont finalement commercialisées par la firme nouvelle «Les Plastiques du Herz».

Actuellement, les Plastiques du Herz proposent deux catégories de voitures :

- une voiture 1re classe type VTU 75 pour service intérieur, numérotée 50 87 10 77 207-7 A^{10} tu
- une 2e classe, également du type VTU 75, mais pour service international, numérotée 61 87 20 71 380-8 B^{10} tu.

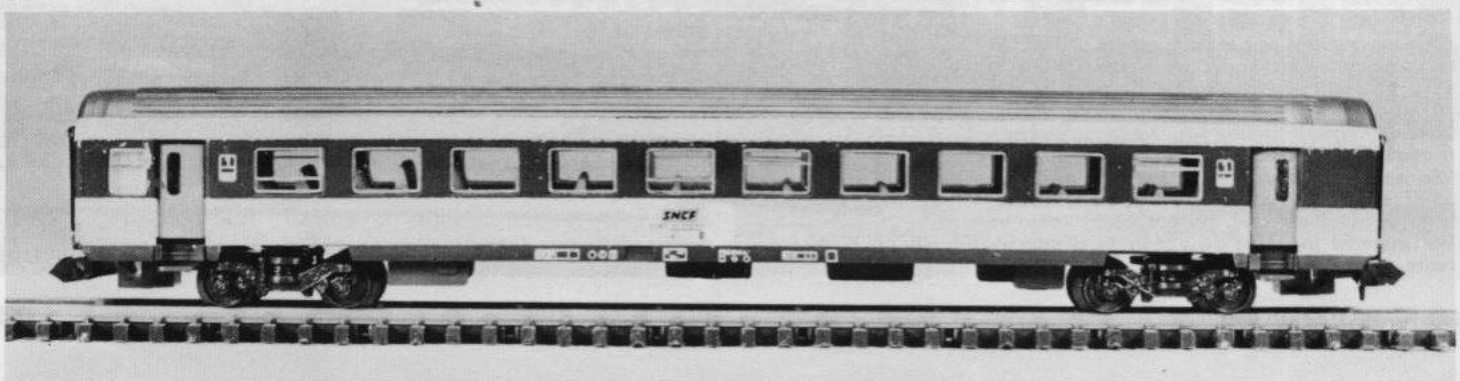
Ces modèles sont à l'heure où nous écrivons ces lignes les seuls de ce type sur le marché.

Une 2e/bar «Corail» B^{5} rtux devrait être commercialisée par la suite.

(3) Voir modèles Roco, Trix et Arnold.

7. L'A^{10}tu du Herz : de gros défauts pour un type de matériel très demandé par les modélistes.

f. marx



5

Rapide 223 «Lombardie Express» : Paris gare de Lyon - Trieste; été 1973

CC 21000 (6500 Trix modifiée) ou BB 25500 (non reproduite) de Paris à Vallorbe — Paris - Venezia : 1 Dd4s U (non reproduit), 1 B10 UIC (Dynam), 2 B9c9x UIC (Dynam) — Paris - Trieste : 1 ABz UIC type X F.S. (utilisez Az Rivarossi réf. 9522), 1 Bz UIC type X F.S. (Rivarossi réf. 9524) — Paris - Milano : 1 B10 UIC (Dynam), 1 A4B5 UIC (Dynam), 1 Bcxz UIC F.S. (utilisez Bz Rivarossi réf. 9524), 1 VLAs type P (Ibertren réf. 207), 1 VLAB type MU (Rivarossi réf. 9530), 1 VLAB type LX 20 (Rivarossi réf. 9554) — Paris - Lausanne : 1 Dd2a modernisée SE 3 essieux (non reproduit), 2 Dd2 métallisée SE (non reproduit).

Rapide 5024 : Nice - Paris gare de Lyon; hiver 1978/79

CC 6500 (Trix) de Marseille à Paris — Marseille - Paris : 1 A9u VU 75 (utilisez A9u VSE Trix, Roco ou Arnold), 3 B11tu VTU (PDH) — Nice - Paris : 1 B5Dd UIC (en projet chez Dynam ?), 3 B11tu VTU (PDH), 2 A10tu VTU (PDH), 1 VR GE (Lima réf. 320336), 2 A10tu VTU (PDH), 2 B11tu VTU (PDH) — BB 22200 (7200 Fleischmann modifiée) de Nice à Marseille.

Express 5517 : Toulon - Hyères; hiver 1978/79

BB 22200 (7200 Fleischmann modifiée) — Paris - Hyères (du 5061 à Toulon) : 1 R10 UIC (Dynam) 1 B9c9x UIC (Dynam), 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam)

Express 5821 : St Etienne - Lyon Perrache; été 1973

BB 9300 (Arnold) — St Etienne - Paris (pour 5008 à Lyon) : 2 B10 UIC (Dynam), 1 A8txj DEV inox (utilisez A9j Lima réf. 320309), 1 VR GE (Lima réf. 320336), 1 A9UIC (en préparation chez Dynam), 2 B10 UIC (Dynam).

Transversales

Express 2504/05 : Dunkerque - Briançon; hiver 1977/78

Ce train qui rebrousse à Lille et à Nancy est remorqué par BB 16500 (non reproduite) de Dunkerque à Nancy, BB 25100 (9200 Arnold modifiée) de Nancy à Dijon, BB 9200 (Arnold) de Dijon à Lyon, CC 72000 (Trix) de Lyon à Grenoble, UM BB 67400 (caisse Lima modifiée sur châssis 15000 Fleischmann) de Grenoble à Briançon — Metz - Grenoble : 3 B9c9x UIC (Dynam), 1 A4c4 B5c5x UIC (Dynam) — Metz - Briançon : 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 2 B9c9x UIC (Dynam) — Dunkerque - Briançon : 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 3 B9c9x UIC (Dynam) — Dunkerque - Grenoble : 3 B9c9x UIC (Dynam).

Express 5320/21 : Bourg St Maurice - Le Havre via Valenton G.C.
hiver 1980/81 (composition applicable d'Aix les Bains à Valenton)

CC 7100 (Roco ou Arnold) — Bourg - Le Havre : 1 B9c9x UIC (Dynam), 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 2 B9c9x UIC (Dynam), 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 1 B9c9x UIC (Dynam) — St Gervais - Le Havre : 1 B9c9x UIC (Dynam), 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 2 B9c9x UIC (Dynam), 1 A4c4B5 c5x UIC (Dynam), 1 B9c9x UIC (Dynam).

Rapide 5348/49 «Rhône-Océan» : Lyon Perrache - Nantes; hiver 1980/81

BB 67300 (67000 Lima modifiée) — Lyon - Tours : 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam) — Lyon - Brest (pour 3735 à Nantes) : 2 A4c4B5c5x UIC (Dynam) — Lyon - Nantes : 1 VLAB T2 (Fleischmann réf. 8117 redécorée), 2 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 1 DD U 66 (porte-autos non reproduit).

le bloc-notes du débutant

SIGNIFICATION DES CODES CATEGORIES

UIC	
B10	10 compartiments de 2e classe
A4B5	4 compartiments de 1re classe + 5 compartiments de 2e classe
A4c4B5c5 x	4 compartiments de 1re classe couchettes + 5 compartiments de 2e classe couchettes + 1 compartiment de service
B9c9 x	9 compartiments de 2e classe couchettes + 1 compartiment de service
VTU	
A10tu	58 places de 1re classe
A10rtu	58 places de 1re classe avec local permettant la restauration à la place
B10tu	80 places de 2e classe (pour service international)
B11tu	88 places de 2e classe (espacement des fauteuils plus serrés)
B11rtu	88 places de 2e classe avec local restauration (actuellement plus utilisé)
B5rtux	44 places de 2e classe avec «bar-Corail»
pour toutes catégories	*lettre «t» : couloir central et lettre «u» : air conditionné*

Une INTERPRETATION HASARDEUSE de la REALITE

En prenant les voitures type VTU pour premiers modèles, les Plastiques du Herz n'ont pas choisi la facilité. La forme des jupes de bas de caisse et la position des marchepieds des portes d'accès notamment rendent le débattement et la rotation des bogies quelque peu délicats à traiter. Rien d'insurmontable, tout de même, surtout en N où les rayons sont (théoriquement) moins prononcés qu'en HO.

Constatons-le d'emblée : pour s'affranchir du problème, les Plastiques du Herz ont malheureusement cumulé à peu près toutes les solutions susceptibles de produire un modèle raté. Le résultat nous est donné par le tableau des dimensions comparées : certes, la longueur hors tampons est exacte (d'ailleurs, comment pouvait-il en être autrement en N, où toutes les voitures récentes de 26,400 m étrangères ont été traitées à l'échelle exacte), mais l'entraxe des pivots de bogies a été ramenée à 112,8 mm au lieu de 114,4 mm à l'échelle. Ces bogies ont en outre leur point de pivotement décalé pour réduire leur débattement arrière, solution astucieuse en soi, l'entraxe apparent (distance mesurée entre les gros ressorts latéraux des bogies) se trouve en définitive ramené à 110,5 mm. L'empattement des bogies perd, lui aussi, 1,1 mm dans la bataille et, pour couronner le tout, le châssis a été surélevé par rapport aux bogies, d'où un effet esthétique désastreux : avec leur toiture situé à 26,5 mm du niveau du rail, ces VTU 75 «hautes sur pattes» dépassent les couchettes UIC à toiture rehaussée ! Loin de respirer le compromis intelligent, tous ces artifices semblent le reflet d'une triste incohérence! Cependant, ces petites «merveilles» ne sont pas données : 72,00 F chaque modèle, c'est un prix qui laisserait espérer une toute autre qualité d'exécution !

La rotation des bogies n'est pas le seul problème que les Plastiques du Herz n'ont pas su résoudre. Comme le laisse supposer le patronyme de la firme, ces VTU au 1/160 ont été réalisées intégralement en plastique (essieux exceptés). Or, le système adopté pour l'injection de la matière entraine un défaut très visible, lorsque le modèle est sur la voie : la caisse et le châssis sont incurvés dans le sens de la longueur (caisse en forme de «banane»), la partie centrale du modèle se trouvant plus éloignée du ballast que les extrémités. Et comme rien n'est simple, l'aménagement intérieur adopte, lui, une courbe de sens inverse !

Si l'on ajoute que les baies vitrées latérales ont des cotes bien trop réduites par rapport à l'échelle, les lecteurs com-

prendront aisément que ces modèles à l'échelle N sont bien loin de restituer la silhouette élégante et racée des voitures type VTU de la SNCF. Dommage, d'autant plus qu'aucun des trois défauts principaux que nous venons de signaler n'est rectifiable par l'amateur.

Peu de choses à ajouter sur la gravure que l'on jugerait correcte sur des modèles «bas de gamme» ni sur l'aménagement intérieur de type 1re classe (3 places de front) pour l'A^{10} tu comme pour la... B^{10} tu ! On ne comprend d'ailleurs pas pourquoi cet aménagement a été moulé dans du plastique orange (couleur du simili des sièges 2e classe des VTU) puisque l'assise et le dossier des A^{10} tu réelles sont en drap rouge (bâti-coquille blanc).

Le roulement des modèles du Herz est bon. Pas de problème en courbe de petit rayon : imaginez une voiture Corail qui aurait été revue et corrigée par Deauville; elle ne tourne pas... elle braque ! Par contre, nous avons eu quelques problèmes avec les attelages qui, lors des décollages «énergiques», s'arrachent de leur support avec une rare facilité ! Un remède radical : le point de colle !

et une LIVREE «CORAIL» MEDIOCRE

Comme la gravure, la décoration des VTU Plastiques du Herz serait acceptable sur des modèles «bas de gamme» : pas de défaut rédhibitoire mais une impression de travail «vite fait» confirmée par la présence de rayures et de bavures qui, même au 1/160, ne pardonne pas. Et de grâce, Messieurs les décorateurs, n'employez pas le cutter - qui entame le plastique profondément - pour rectifier certaines coulures indésirables !

VOITURES TYPE VTU - TABLEAU REPERE

Types et Catégories	Service intérieur (a)	Rames réversibles (b)	Trains C 200 (c)	International Corail (d)	International C1 (e)
V T U 75	**(portes d'accès type Mielich)**				
A^{10} tu	169	16		5	
A^{10} rtu	191	14			
B^{10} tu				155 (-70) (f)	35
B^{11} tu	518 (+70) (f)				
B^{11} rtu	167				
B^{5} rtux	30				
V T U 78	**(portes d'accès type Mielich)**				
A^{10} tu	(50) (g)				
A^{10} rtu	27		20	8	
B^{11} tu	285 (+100)	57	16		
B^{11} rtu	165	8			
B^{5} rtux	83		7		
V T U 81	**(portes d'accès louvoyantes-coulissantes genre Weymann)**				
A^{10} tu	(40)				
B^{11} tu	(70)				

Nota : Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre des voitures dont la livraison est en cours, ou actuellement en commande, ou faisant l'objet d'une transformation sur un autre type.

(a) - Service intérieur, trains C 160
(b) - Service intérieur, rames réversibles Paris-Orléans-Tours-Poitiers et Paris-Rouen-Le Havre
(c) - Service intérieur, trains C 200 Paris-Bordeaux
(d) - Service international, livrée Corail
(e) - Service international, livrée C1 (caisse orange, bandeau gris flamand)
(f) - Transformation en cours de 70 B^{10} tu «international» en B^{11} tu «intérieur»
(g) - Parmi ces 50 A^{10} tu, 20 voitures «pourraient» être des A^{10} rtu

Rien à dire sur l'exactitude des teintes sinon que le gris foncé peut l'être jugé un peu trop. Les numéros sont exacts pour les deux catégories de voitures, mais les dimensions des inscriptions (il en manque pas mal à l'appel !) sont trop foncées et surtout, leur dessin n'est pas du tout conforme.

CONCLUSION

PLASTIQUES DU HERZ : les VTU ne méritaient pas cela

Des **cotes fantaisistes,** une **silhouette peu conforme,** une **fabrication bâclée,** non, les VTU ne méritaient pas d'être traitées avec tant de légèreté au 1/160. S'agissant du type de voitures modernes SNCF actuellement le plus important, il faut souhaiter qu'une firme spécialisée s'intéresse à nouveau - mais cette fois sérieusement - à la réalisation des VTU en N !

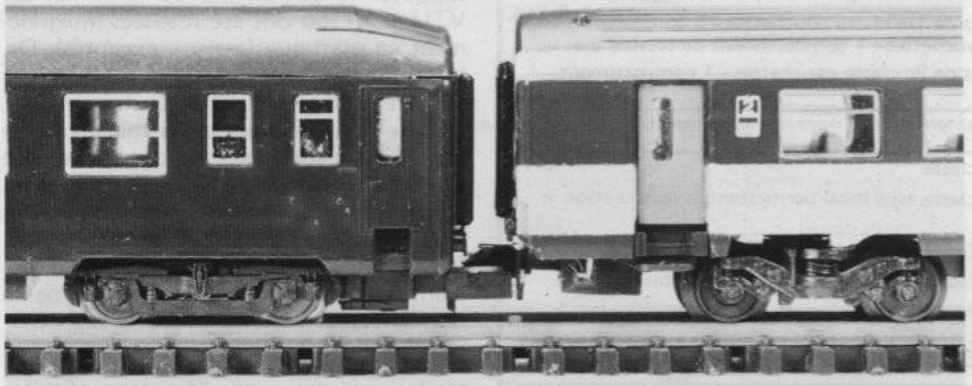
DYNAM : un réalisme indiscutable

Au 1/160, **Dynam a réussi les modèles réduits les plus fidèles** - toutes échelles confondues - de voitures UIC type Y. La livrée verte, seule actuellement proposée, ne fait pas l'unanimité parmi les amateurs : les **autres versions** sont donc **très attendues** !

■

8. Il existe en réalité des voitures Corail « super larges », mais la SNCF n'a pas encore songé aux Corail « super hautes » ! Peut-être, les modèles du Herz donneront-ils des idées à notre société nationale ? En attendant, la toiture de la B^{10} tu au 1/160 arrive au même niveau que celle de l'$A^{4}c^{4}B^{5}c^{5}x$ UIC Dynam à toiture surélevée...

8 f. marx



1

Quand J. Boussac vient passer une soirée chez C. Vallée...

texte et photos : C. LAMMING

Ces deux noms sont connus des lecteurs de Loco-Revue, le premier pour une description d'un matériel roulant en voie métrique HOm parue dans les numéros de fin 1959 et début 1960, le deuxième pour une mention d'un réseau dans le même écartement dans le numéro 412 de Loco-Revue («Choses sympathiques vues à Nanterre»).

Il était intéressant de réunir, pour le plaisir des yeux, le matériel roulant d'un amateur et le réseau d'un autre - tous deux très remarquables chacun dans son domaine - et d'obtenir ainsi une vision tout à fait originale dans la mesure où plus de vingt années d'évolution technique les séparent. Entre 1959 et 1981, bien des choses ont changé en modélisme ferroviaire et le matériel à châssis-moteur ou bogies en bronze, mais caisses en carton d'une part et d'autre part un décor sur lequel triomphe le plastique et une abondance d'éléments du commerce savamment retravaillés et réutilisés, voilà ce qui démontre que nous sommes bien dans deux époques très différentes techniquement. En 1959 on pouvait aller mesurer les dimensions du matériel roulant français en voie métrique directement, avec un mètre roulant à la main, dans des gares encore très actives... mais un tel bonheur était sérieusement terni ensuite par l'absence de matériel dans les magasins de modélisme qui, à l'époque, étaient encore, pour la plupart, des magasins de jouets ! En 1981 la voie métrique française n'est plus qu'une légende quand on pense au réseau breton ou au P.O.C. et elle ne survit plus guère que sur les lignes préservées par des amateurs enthousiastes... par contre, dans les magasins de modélisme on trouve à peu près tout ce qu'il faut pour réaliser un très beau réseau et les grandes marques de train miniature, les artisans et les amateurs s'intéressent au métrique.

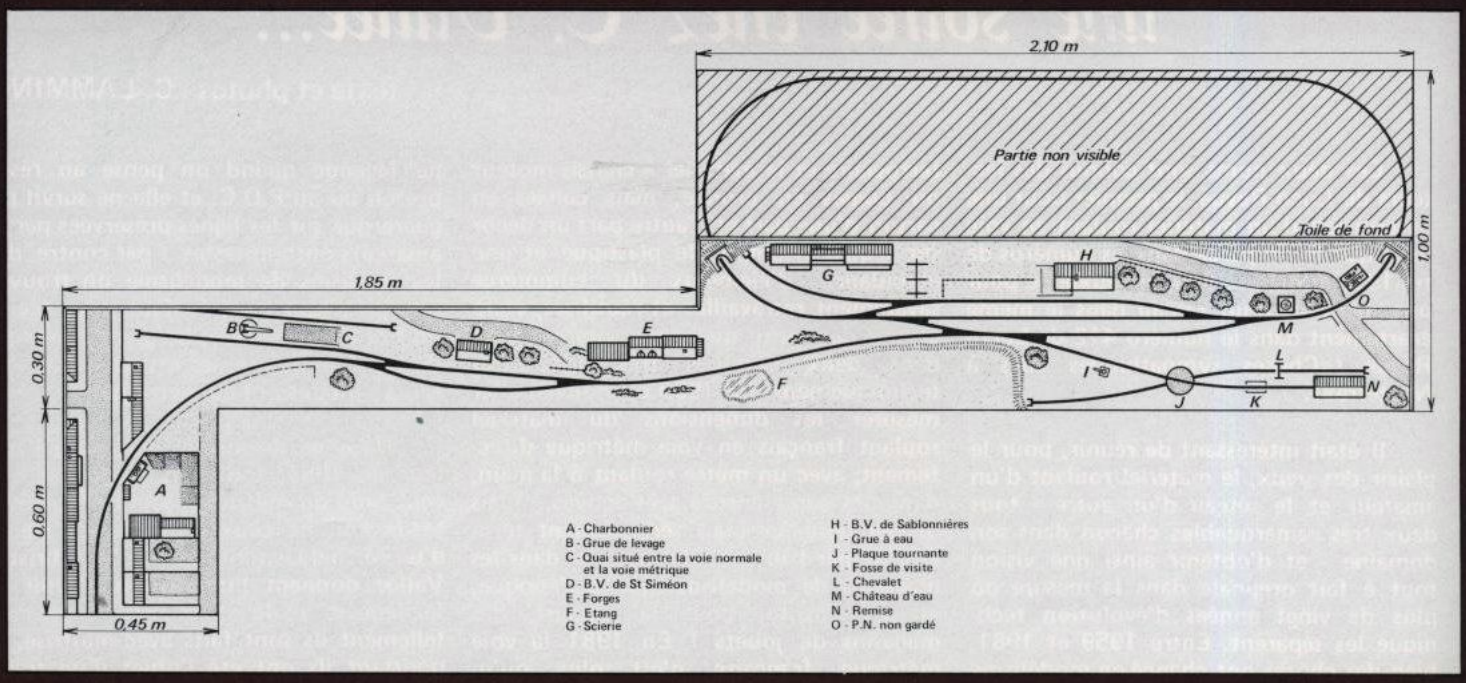
Nous ne disons pas que, pour l'amateur de 1981, tout soit facile dès qu'il veut faire du métrique, loin de là. Des réseaux comme ceux d'un Gérard Henry, d'un Michel Denonfoux ou d'un Christian Vallée donnent l'impression d'avoir été facilement réalisés en une après-midi, tellement ils sont faits avec maîtrise, et pourtant ils ont été l'objet d'un travail

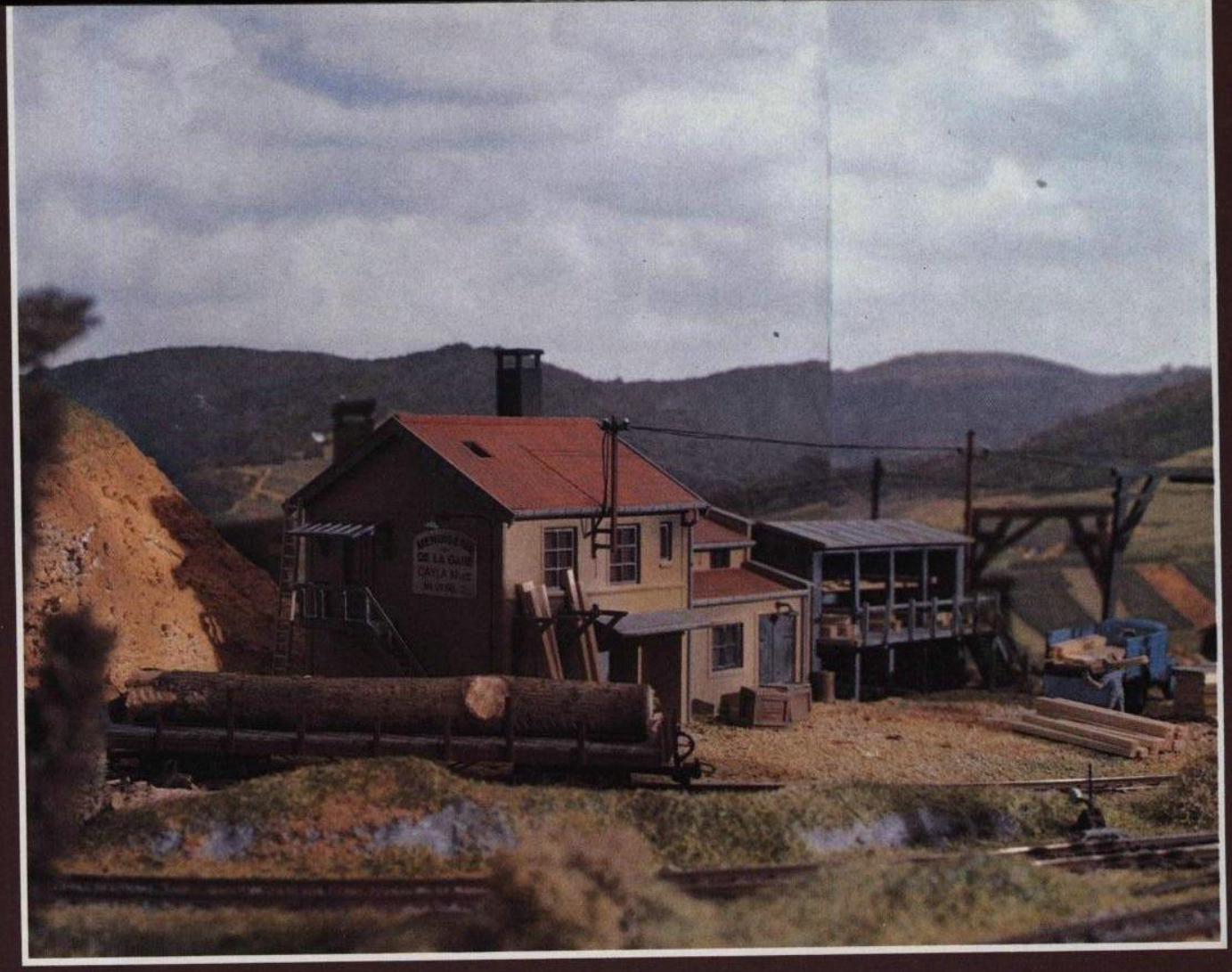
2

très minutieux fait sur une multitude de petits détails comme des intérieurs de maison, des matériaux de construction empilés, une nature reproduite avec finesse et réalisme, un vieillissement des voies, un salissage des murs d'usine. En outre il faut beaucoup adapter sur le plan mécanique : les voies Bemo ont des aiguillages dont les lames ne peuvent recevoir de soudure, ce qui gêne le perfectionnement de la captation du courant qui est toujours défectueuse sur du petit matériel roulant qu'est celui du HOm. Et dans le même ordre d'idées, l'amateur de HOm se heurte au problème de la légèreté du matériel qui, mauvais capteur de courant, «encaisse» mal les irrégularités d'une voie accusant des défauts de géométrie, n'aime pas la poussière et l'encrassement. En outre, le peu de matériel disponible dans le commerce, surtout de type français puisque deux artisans seulement s'y intéressent pour le moment avec Gecomodel et Mougel, conduit l'amateur à «bricoler» des châssis-moteurs d'origine étrangère HOm ou TT.

Malgré ces difficultés, les amateurs de HOm ont, pour leur écartement et échelle de prédilection un sentiment qui dépasse l'engouement - pour ne pas parler de passion : ils sont de véritables «fans» et d'ardents «supporters» de ce chemin de fer qui a, il faut bien le reconnaître, un piment et un charme très poussés. Outre cet aspect très ferroviaire - peut-être encore «plus ferroviaire» que la voie normale HO - le HOm donne, sur le plan technique, des avantages non négligeables.

D'abord l'économie considérable en place occupée : les voies à petit rayon de courbure et les trains bien plus courts qu'un train à voie normale en Z sont, de loin, l'avantage le plus marquant et le plus évident. Là ou en HO, mais aussi en N ou en Z, on ne peut faire qu'un réseau ridiculement compressé si l'on est en voie normale, on obtient un très joli réseau en HOm. Là où le train grandes lignes, avec voitures à bogies demande en fait au



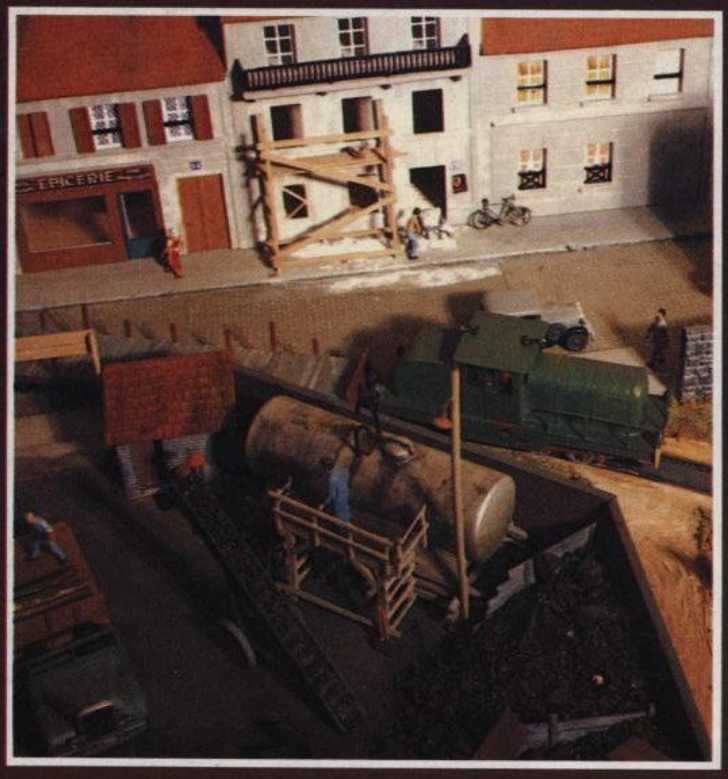


3

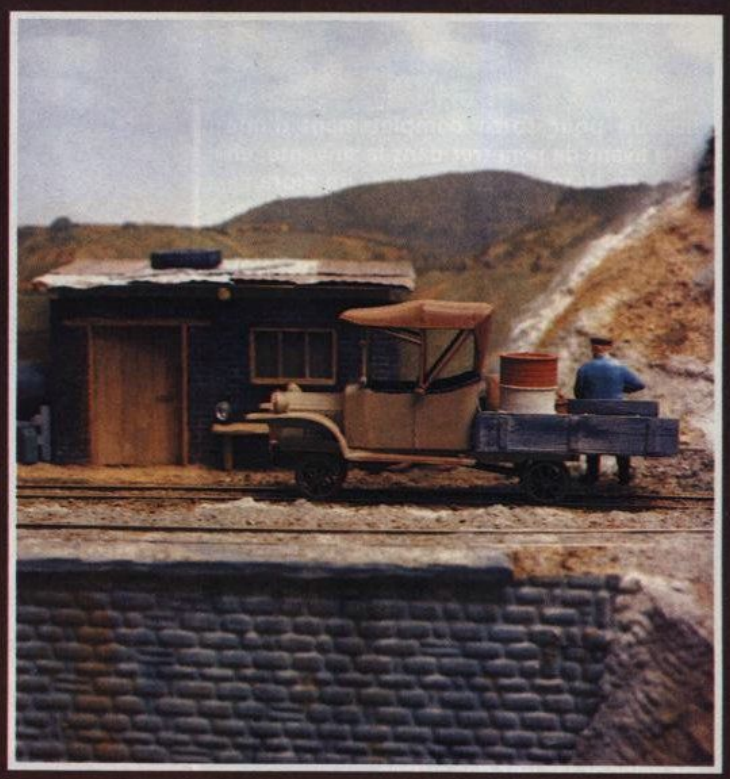
4

moins un ovale de voie pour «tourner» ou un développement très long en parcours linéaire pour sortir complètement d'une gare avant de pénétrer dans la suivante, eh bien, en HOm on peut réaliser un diorama linéaire en étagère dont les deux gares terminus seront, avec leurs quais très courts et leur BV très simple, très éloignées l'une de l'autre en fait, et dont la pleine voie en rase campagne donnera un parcours plausible aux trains très courts qui y circuleront. Et puis il y a le tamponnement central, c'est-à-dire l'absence de «mariage» de tampons en courbe serrée que connaît la voie normale, l'acceptation de courbes et contre-courbes sur les bretelles même en refoulement lors des manœuvres, et la satisfaction esthétique de voir le matériel roulant circuler à tampons joints, alors qu'en voie normale il faut, avec l'ensemble du matériel du commerce prévu pour les rayons de courbure courant des voies des grandes marques, éloigner prudemment et inesthétiquement les voitures et les wagons les uns des autres...

5



6



7

Alors : vive le HOm ?

Christian Vallée, une trentaine d'années et travaillant à la Compagnie des Eaux, Jacques Boussac, une cinquantaine d'années et travaillant dans une compagnie de gestion immobilière, deux hommes très différents par l'âge et la situation professionnelle, disent oui.

LEGENDES DES VUES 6 x 6

1) Une vue vraiment pleine de réalisme et «d'ambiance» à la gare de Sablonnières : la joie et la paix à la campagne, dans les années 30 à 50. L'autorail Billard et sa remorque (Mougel) attendent de «faire» le train du soir. Harmonie des formes et des couleurs, assortiment parfait des couleurs du réseau et du fond mural, non entassement des maisons et des arbres, non saturation des voies, voilà qui donne immédiatement un réseau de qualité. Mais surtout on remarquera la parfaite intégration de la voie dans le site avec ses rails émergeant à peine du sol (conformément à la réalité sur les secondaires) et le levier d'aiguille placé vraiment sur le sol même, à faible hauteur, reproduisant ainsi ces leviers à demi enfouis dans l'herbe et les broussailles que l'on trouvait jadis sur les métriques français. Ici point de socles, de rails perchés à hauteur de poitrine d'homme sur un ballast monumental, ni de ces laideurs naïves issus tout droit du monde des jouets.

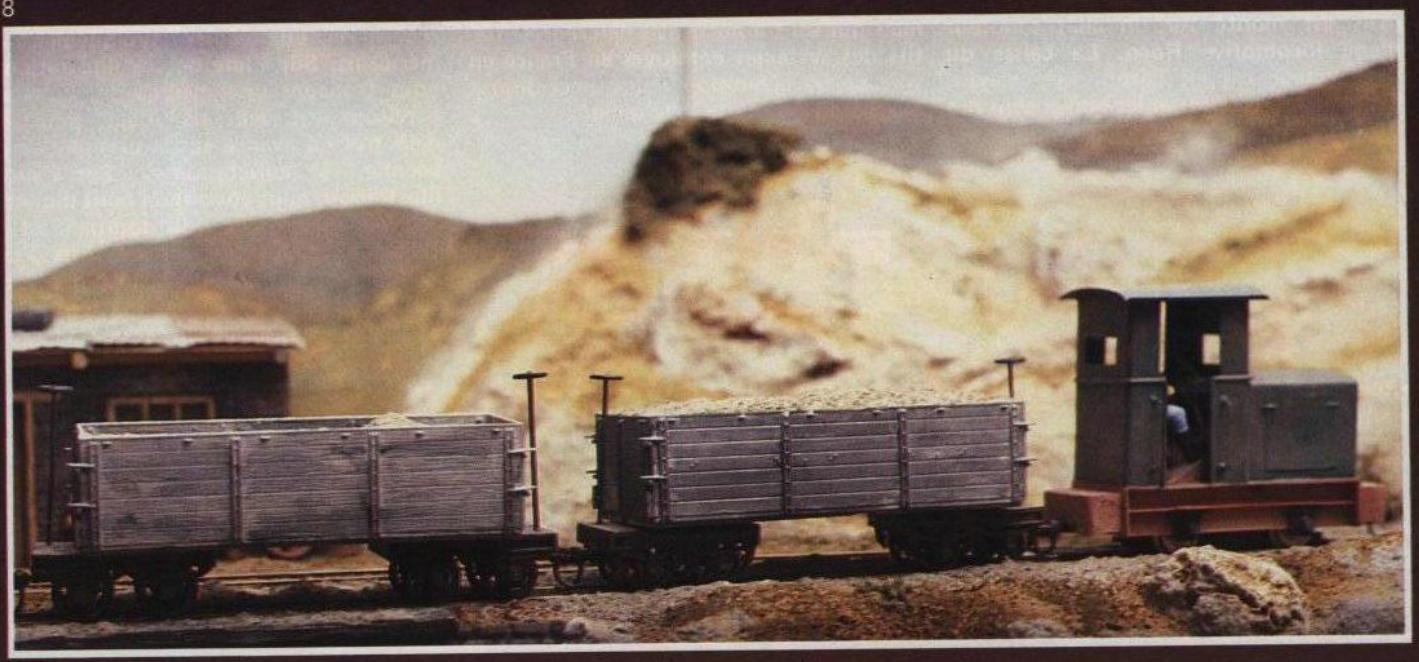
2) Vers la sortie de la gare, côté dépôt, un autorail De Dion fait figure d'ancêtre par rapport aux Billard longs et bas. C'est un modèle construit par Jacques Boussac et il reproduit l'un des engins fameux des tramways de la Sarthe. Equipé d'un moteur acheté chez Baby-Trains, essieu avant moteur - avec gros problèmes de conception dus à la recherche d'engrenages adéquats et d'une bonne captation du courant - cet autorail a une caisse en carton et un châssis maison. Noter, au premier plan, la fosse de visite.

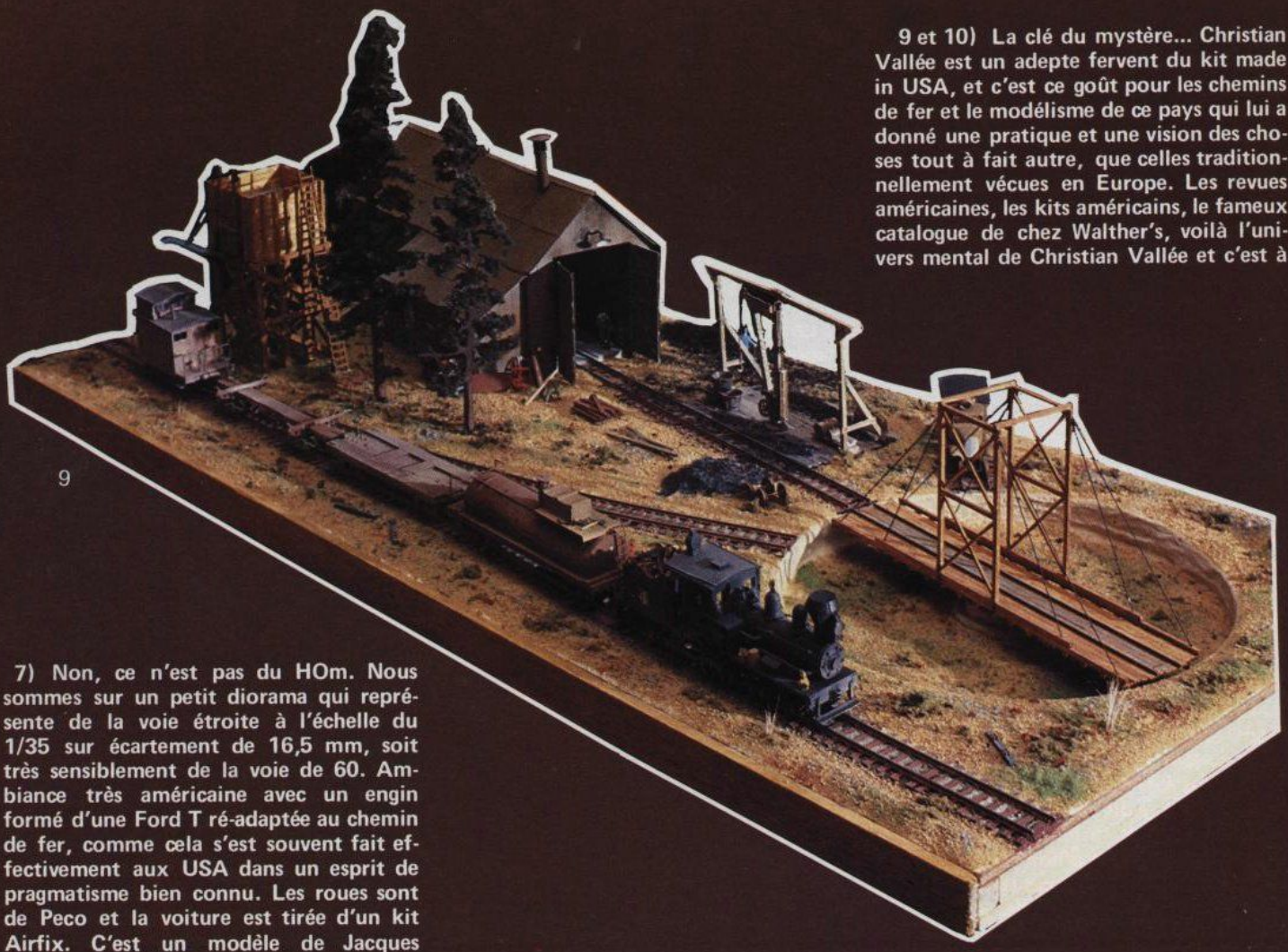
3) La menuiserie. Bien entendu cette jolie maquette qui fut le chant du cygne de Jouef remuera le couteau dans la plaie de ceux qui aiment tant cette marque : en effet, avec ce bâtiment, la grande firme se lançait dans une nouvelle série conçue par Alain Pras et destinée tout spécialement aux amateurs de décor réaliste. (NDLR : mais avec la reprise de Jouef et l'initiative MKD-Alain Pras, tous les espoirs sont permis.)

4) St Siméon, ou une petite gare bien de chez nous... Quatre bouts de carton, un peu de peinture et de colle, et nous y voilà ! Une ambiance terrible... La 030 T Piguet passe en «vitesse« à un bon 30 kmh en tête d'un mixte MV tandis que, dans la gare, on s'affaire avant l'arrivée de l'autorail du soir. Le jour baisse et les lampes sont déjà allumées dans le petit bureau enfumé par les cigarettes. L'élégante voyageuse qui attend sur son banc depuis plus d'une heure et qui en mettra quatre autres pour atteindre la gare SNCF située à 60 km de là, où elle ratera le train de Paris, eh bien, elle, elle jure que l'on ne l'y reprendra plus à faire le trajet en «tortillard» : la prochaine fois elle prendra sa Delahaye... Mais oui, les retards, les moyennes de 15 kmh, l'inconfort, tout cela était le lot de l'utilisateur des métriques français de jadis qui, contrairement aux métriques suisses par exemple, s'endormaient paisiblement, lors des années d'après-guerre, dans une situation faite de déficits subventionnés et d'indifférence généralisée, de matériel fatigué et de gares vieillottes.

5) Parmi mille autres détails passionnants du réseau de Christian Vallée, nous découvrons cette forge. Bien sûr, l'influence du modélisme américain se sent nettement, mais le résultat est là : tous ces petits outils en HO, tous ces petits accessoires créent un réalisme d'aspect indéniable et, surtout, augmentent et prolongent le jeu. C'est vraiment autre chose que de se borner à coller un bâtiment en place après l'avoir monté tel qu'il était prévu sur la notice !

6) Nous voici à l'extrémité du réseau - du moins à l'extrémité actuelle. La voie emprunte la chaussée de la Grand' Rue du village, comme c'était la tradition jadis en réalité. La courbe est élégante, et le locotracteur type n° 51 des CP, œuvre de Christian Vallée, s'y inscrit facilement, en tête d'une rame de wagons plates-formes à bogies qui sont, eux aussi, de la même fabrication. Un wagon identique existe sur le réseau de Michel Denonfoux et a bien été construit par Christian Vallée, contrairement à ce que notre légende disait. Rendons à César... et mille excuses pour cette erreur. (Voir LR N° 431)



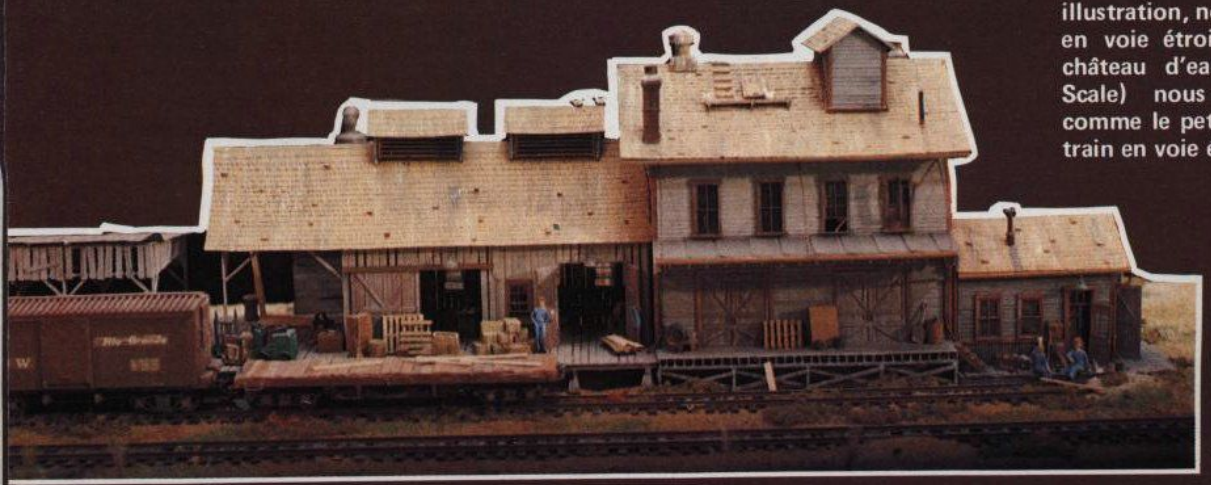


9

9 et 10) La clé du mystère... Christian Vallée est un adepte fervent du kit made in USA, et c'est ce goût pour les chemins de fer et le modélisme de ce pays qui lui a donné une pratique et une vision des choses tout à fait autre, que celles traditionnellement vécues en Europe. Les revues américaines, les kits américains, le fameux catalogue de chez Walther's, voilà l'univers mental de Christian Vallée et c'est à partir de cet univers qu'il s'est approché du métrique français qui peut tout à fait être traité dans cet esprit, à condition, bien entendu, de transposer seulement les techniques du décor et non les accessoires eux-mêmes, typiquement américains. Sur l'une de ces illustrations, nous trouvons une menuiserie. La comparaison avec celle de Jouef, pourtant déjà très en avance sur la pratique européenne, est enrichissante... Sur l'autre illustration, nous voyons un petit diorama en voie étroite. Le pont-tournant et le château d'eau (qui sont des kits Fine Scale) nous plaisent beaucoup, tout comme le petit «caboose» qui termine le train en voie étroite HOn3.

7) Non, ce n'est pas du HOm. Nous sommes sur un petit diorama qui représente de la voie étroite à l'échelle du 1/35 sur écartement de 16,5 mm, soit très sensiblement de la voie de 60. Ambiance très américaine avec un engin formé d'une Ford T ré-adaptée au chemin de fer, comme cela s'est souvent fait effectivement aux USA dans un esprit de pragmatisme bien connu. Les roues sont de Peco et la voiture est tirée d'un kit Airfix. C'est un modèle de Jacques Boussac.

8) Sur le même diorama nous découvrons une rame très typique des chemins de fer industriels qui semble sortir tout droit d'une cour de sucrerie. Le locotracteur représente un modèle réel Gmainder, mais est monté sur un châssis-moteur d'une locomotive Roco. La caisse du locotracteur est en laiton. Les wagons sont de dessin libre, et les bogies sont des châssis de wagons HO raccourcis, ce qui, d'ailleurs, donne un très bon aspect. Noter les attelages Kadee américains qui sont excellents dans leur principe de fonctionnement et leur ressemblance avec l'attelage voie normale USA qu'ils représentent, mais qui sont à notre avis peu représentatifs des systèmes employés en France en voie de 60. Toutefois leur aspect discret ne gâte en rien cette jolie rame.

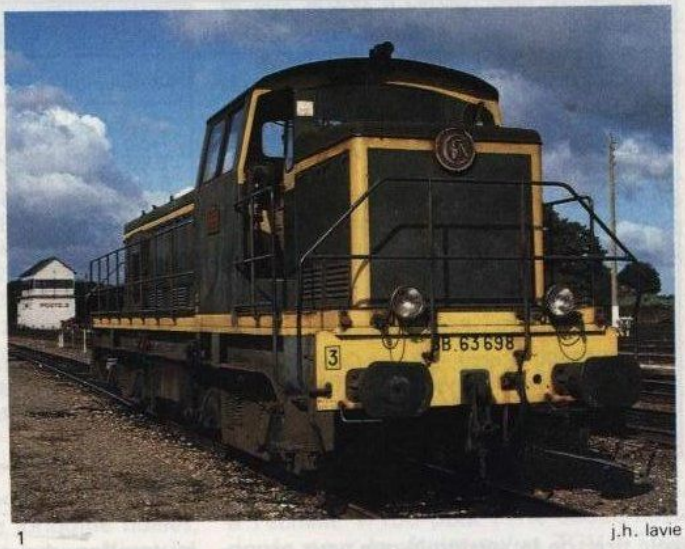


10

TEST

BB 63998 ROCO : Le diesel à tout faire en N

J.H LAVIE



1 j.h. lavie

1. Coupure au dépôt d'Auray entre deux trains de marchandises omnibus pour la BB 63698 du dépôt de Rennes en octobre 1978.

Tous les N-istes vous le diront : les modèles Roco à l'échelle 1/160 sont loin de bénéficier d'une aussi bonne réputation que ceux de la gamme HO. Un premier modèle SNCF raté n'est certainement pas étranger à cette image de marque. Très réussie en HO, la BB 63998, que nous propose Roco aujourd'hui en N avec des caractéristiques alléchantes (construction partiellement métal, moteur 5 pôles), devrait rétablir la situation, car elle vaut largement tous les autres engins de traction «étrangers» présents dans la gamme 1/160 de la firme. Et puis, une précision liminaire nous semble indispensable avant d'émettre un jugement sur le nouveau modèle : en N, Roco vise, en France, la grande majorité des modélistes, avec des prix de vente accessibles à tous. Il nous paraît donc inutile de vouloir établir toute comparaison avec des modèles SNCF produits par des firmes allemandes, dont les prix sont presque deux fois supérieurs.

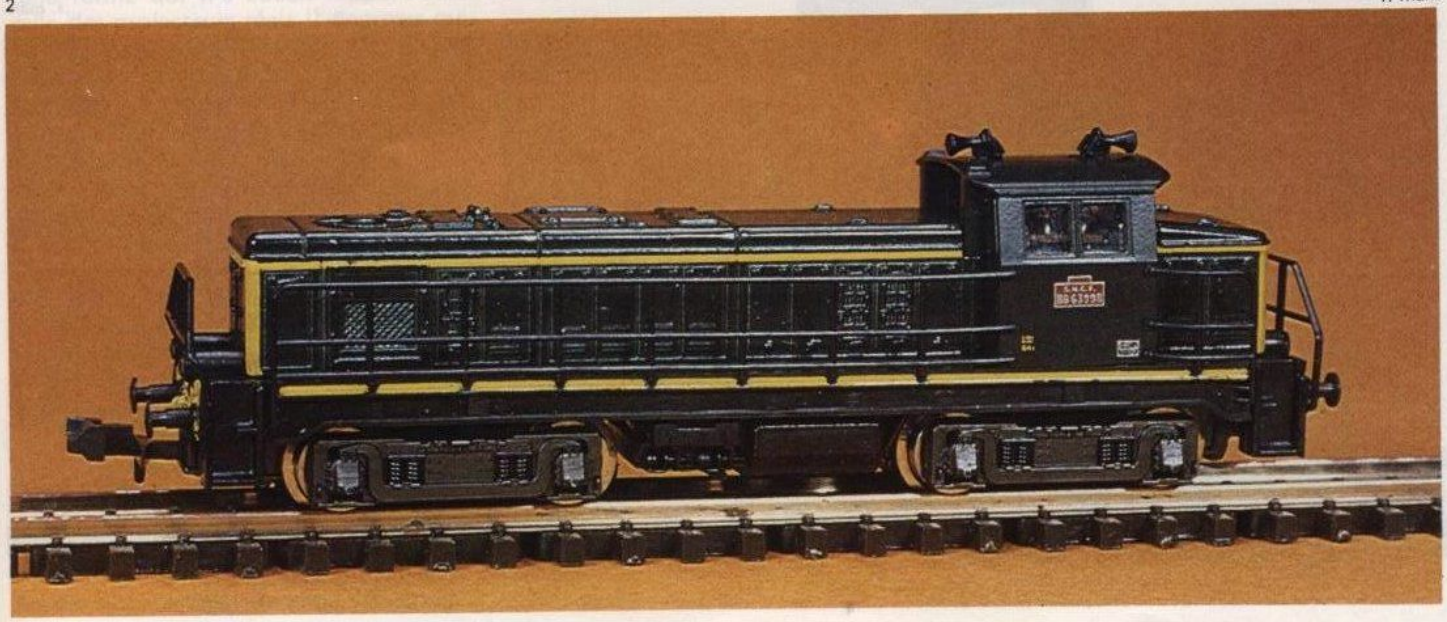
BB 63000 : l'INDISPENSABLE DIESEL-A-TOUT-FAIRE du PARC THERMIQUE SNCF

Une étude détaillée ayant été consacrée aux BB 63000 dans LR 414 et 415, à l'occasion de la sortie du modèle Roco à l'échelle HO, nous ne nous attarderons pas ici sur les caractéristiques et les prestations fournies par ce type de machines en réalité.

Voyons plutôt quels avantages les modélistes fervents du 1/160 vont pou-

2. En comparant cette photographie avec la précédente, l'« énormité » des projecteurs et des trompes du modèle Roco est bien visible... Mais on appréciera la bonne allure générale et la finesse des inscriptions.

2 f. marx



LA COMPOSITION DES TRAINS

EST

Omnibus 8634 : Colmar-Metzeral; été 1974

BB 63500 (Roco) - 1 B9 1/2 tp modernisée Est (Trix réf. 513024), 1 B 9 1/2 tpz modernisée Est (Trix réf. 513024), 1 Dd2ai OCEM 32 (remplacez par Fleischmann réf. 8060 redécoré SNCF). — Fourgon chaudière (non reproduit) en période de chauffage, forcement 1 B9 1/2 tp + 1 B9 1/2 tpz + 1 A5B4 1/2 tpz modernisée Est (Trix réf. 513023) placé en queue à certaines dates (fourgon se trouve alors en milieu de rame)

NORD/SUD-EST

Jonction JJ19 : Paris gare de Lyon - Paris Nord; été 1970

BB 63500 (Roco) — Roma-Calais Mme : 1 A4c4B5c5x UIC (Dynam), 1 B9c9x UIC (Dynam), 1 Bz UIC type X F.S. (Rivarossi réf. 9524), 1 B4Dd modernisée SE (non reproduit) — Genova-Calais Mme : 1 A5B6 UIC type X F.S. (utilisez Rivarossi réf. 9522 ou/et 9524).

voir tirer de la version N que nous propose aujourd'hui Roco.

Mises en service à partir de 1953, les BB 63000 ont, très vite, été visibles sur toutes les régions - puis réseaux - de la SNCF et sur pratiquement toutes les lignes. Indispensable sur un réseau-modèle «époque actuelle», la BB 63000 Roco peut - et doit dans la plupart des cas - figurer sur un réseau «années 50».

Ce type de machines a assuré les services les plus divers - y compris «voyageurs» (voir LR 415 p. 279) - mais c'est essentiellement au service des manœuvres qu'elles ont démontré leurs qualités de travailleuses infatigables. Véritables «bonnes-à-tout-faire» de la catégorie, on les voit manœuvrant dans les gares, les triages, les chantiers de voie, etc. Les 63000 représentent également l'engin idéal pour la traction des trains de dessertes marchandises omnibus. Depuis quelques temps, le recul de la traction thermique en France leur fait subir, par cascade, la concurrence de locomotives diesels plus puissantes, telle - pour certaines manœuvres - celle des BB 66000, mais ce n'est sans doute pas de sitôt que l'on trouvera une 66000 en N sur le marché !

La 63000 ROCO : le RETOUR du ZAMAC confirmé en N

Incroyable, mais vrai : Roco, le champion du «tout plastique«, a réalisé les pièces principales de sa BB 63000... en métal ! Décidément, le zamac - que certains avaient un peu trop rapidement condamné (1) et dont la formule aujourd'hui garantit finesse de grain et stabilité, relève la tête et ceci grâce à l'échelle N qui l'utilise à nouveau abondamment ! Il faut reconnaître que cet alliage offre bien des avantages aux machines à l'écartement de 9 mm et en tout premier lieu celui de leur procurer une «masse» respectable (toutes proportions gardées !). Il faut dire aussi que les techniques de l'injection du zamac ont fait, récemment, des progrès fulgurants - les micro-modèles au 1/160 y ont puissamment contribué - et qu'il est bien difficile de déterminer, d'embleé, sur cette 63000 Roco, la nature des matières employées pour chacune des pièces (2). Une observation attentive révèle, toutefois, une très nette supériorité de la gravure des bogies en A.B.S., en comparaison de celle des capots en zamac (3).

Des PETITS RIEN qui GACHENT PARTIELLEMENT une SILHOUETTE REUSSIE

«Aurait pu mieux faire», telle est l'appréciation que nous décernons à la

(1) Condamnation momentanée liée aux qualités nouvelles apportées par la matière plastique (finesse des moulages, coloration directe, bas prix) d'où son omniprésence dans la «grande série», ainsi qu'à une certaine «fièvre du métal jaune» pour les productions «haut de gamme» - la qualité du zamac n'étant pas mise en cause.

(2) Il est amusant de remarquer qu'après avoir connu les modèles «plastique» surdétaillés avec des pièces «métal», on voit aujourd'hui des modèles «métal» (zamac) surdétaillés avec des pièces «plastique» !

(3) Il s'agit là d'un cas d'espèce, car certains modèles ont des parties «zamac» aussi fines celles en plastique.

3. Les attelages de la 63000 Roco nous ont procuré bien des soucis... qui expliquent, sur le modèle photographié ici, l'absence de l'un d'eux, victime de la réelle aptitude du ressort de rappel à se transformer en catapulte !

3

f. marx